Fondazione
Gianni Pellicani

Università degli Studi di Padova

Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità - DiSSGeA

ARCHIVI DELLA POLITICA E DELL'IMPRESA DEL '900 VENEZIANO

MARGHERA900

Itinerari e laboratori didattici sulla storia di Porto Marghera

A cura di Annamaria Pozzan

Città di Venezia

Provincia di Venezia

Fondazione di Venezia

Università Ca'Foscari Venezia

Università Iuav di Venezia

In collaborazione con

Regione del Veneto

INDICE

1. INTRODUZIONE 5

2. QUADRO CRONOLOGICO RIASSUNTIVO 12

3. SCHEDE CRONOLOGICHE 18

4. APPROFONDIMENTO TEMATICO: IL LAVORO 48

5. BIBLIOGRAFIA E MATERIALI 59

FONDAZIONE GIANNI PELLICANI

ARCHIVI DELLA POLITICA E DELL'IMPRESA DEL NOVECENTO VENEZIANO

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE STORICHE, GEOGRAFICHE E DELL'ANTICHITÀ - DISSGEA

Progetto:
Fonti e percorsi didattici per l'insegnamento della storia del territorio veneziano

Testi:
Annamaria Pozzan

Supervisione scientifica:
Walter Panciera

Si ringraziano per i materiali forniti
l'Ente zona industriale di Porto Marghera,
gli uffici del Settore Servizi Bibliotecari e Archivio
della Comunicazione del Comune di Venezia,
gli uffici della Direzione Sviluppo economico e Partecipate
del Comune di Venezia.

ARCHIVI DELLA POLITICA E DELL'IMPRESA DEL NOVECENTO VENEZIANO

COMITATO SCIENTIFICO

Coordinatrice: Annamaria Pozzan, *archivista*. Componenti: Erilde Terenzoni, *Soprintendente archivistico per il Veneto*; Walter Panciera, *docente ordinario di Didattica della storia Università di Padova*; Michele Casarin, *dirigente Comune di Venezia*; Monica Donaglio, *responsabile dell'Archivio generale del Comune di Venezia*; Guido Guerzoni, *docente SDA Bocconi*; Ettore Muneratti, *architetto, Immobiliare Ive Srl*; Ilaria Pellicani, *laureata in Storia, insegnante*; Martina Buran, *archivista dell'Autorità Portuale*; Andreina Rigon, *responsabile Ufficio Archivi Regione Veneto*; Paolo Tommasi, *sistemi informatici Venis S.p.a*; Giuseppe Saccà, *responsabile Atlante Storico Politico Veneziano, Fondazione Pellicani;* Foscara Porchia*, Architetto*

COMITATO degli ADERENTI

Fondazione Gianni Pellicani, Fondazione di Venezia, Autorità Portuale di Venezia, CGIA di Mestre, Veritas, Ive – Immobiliare Veneziana, Polymnia Venezia, Vega – Parco Scientifico e Tecnologico, Venis

FONDAZIONE GIANNI PELLICANI

Presidente: Massimo Cacciari. Segretario: Nicola Pellicani

1.

INTRODUZIONE

Marghera900 nasce dalla collaborazione tra la Fondazione Gianni Pellicani e l'Università degli Studi di Padova. Si tratta di un'attività didattica concepita per avvicinare i più giovani alla conoscenza dei mutamenti economici, ambientali e sociali del territorio veneziano nel XX secolo e per offrire agli studenti la possibilità di approfondire la storia di Porto Marghera, epicentro dei grandi processi di trasformazione della Venezia novecentesca e luogo paradigmatico per comprendere implicazioni e forme peculiari dello sviluppo industriale italiano.
Inserito negli Itinerari educativi del Comune di Venezia, Marghera900 nel 2014 coinvolgerà circa 200 ragazzi provenienti da licei e istituti di istruzione superiore della città.
Il laboratorio si svilupperà attraverso lezioni in classe e uscite sul campo, con l'utilizzo di un apparato di materiali didattici per ulteriori approfondimenti da realizzarsi durante la successiva programmazione scolastica.

Incontri in classe: le 5 fasi dello sviluppo di Porto Marghera

Le principali fasi di sviluppo del polo industriale verranno ripercorse con l'ausilio di materiali iconografici e documenti fotografici. Nella discussione, gli studenti saranno invitati a porre interrogativi e a formulare delle ipotesi sulla scorta di sollecitazioni e domande-guida poste dal docente.

1. 1900 - 1916: la prima industria veneziana.
All'inizio del '900 Venezia era un grande centro urbano e industriale che necessitava di un porto commerciale di grandi dimensioni, maggiori di quelle offerte dalla Stazione Marittima inaugurata solo un ventennio prima (1880).

2. 1917 - 1921: la nascita e la costruzione di Porto Marghera.
Un gruppo di imprenditori e finanzieri, tra i quali Giuseppe Volpi, con il supporto e il sostegno dello Stato e del Comune di Venezia, decise di creare un porto industriale e commerciale a Porto Marghera. Questa decisione rispondeva ad esigenze ed interessi privati e pubblici. Privati perché la costruzione di Porto Marghera rappresentò una grande occasione di investimento e profitto; pubblici perché il nuovo porto industriale avrebbe consentito di dare slancio all'economia in una fase di crisi a seguito della disfatta di Caporetto e nel contempo avrebbe potuto offrire nuovi sbocchi occupazionali alla popolazione veneziana.

3. 1922 - 1945: dall'avvio delle attività industriali alla seconda guerra mondiale.
Le imprese entrarono in funzione dai primi anni Venti ed il momento di massima espansione si verificò nella seconda metà degli anni Trenta, per effetto della politica autarchica del regime fascista (una politica finalizzata a rendere l'Italia autosufficiente dal punto di vista energetico, delle materie prime e della produzione). Le imprese di Porto Marghera, specie quelle legate alle produzioni dell'alluminio

e dell'acciaio, si svilupparono grazie alle commesse di materiali bellici del regime fascista.

4. 1946 - 1970: secondo dopoguerra, boom economico, nascita del Petrolchimico.
Porto Marghera, dopo la seconda guerra mondiale e i difficili anni immediatamente seguenti, conobbe una fase di ripresa e di ulteriore espansione. A metà degli anni Cinquanta venne creata la seconda zona industriale interamente destinata alle produzioni petrolchimiche, ossia le produzioni legate alla trasformazioni chimiche del petrolio e del metano per la produzione della plastica.

5. 1971 - oggi: dalla crisi alla riconversione.
I primi segnali di crisi si manifestarono ad inizio degli anni Settanta, a causa dei problemi legati ai rifornimenti petroliferi. Tale crisi ha prodotto chiusure e dismissioni di gran parte degli impianti, ma anche l'avvio di processi di trasformazione e ristrutturazione. Oggi il polo di Porto Marghera costituisce un centro economico ed occupazionale importante (vi lavorano quasi 14.000 persone), anche se il comparto industriale non ricopre che un peso modesto, specie se confrontato con un passato che ha visto impiegate a Porto Marghera oltre 33 mila persone (il dato si riferisce al 1965). Oggi gran parte delle aziende (oltre il 91 per cento) e degli addetti (oltre il 60 per cento) appartiene al settore terziario (logistica, trasporti, attività professionali e di servizio alle imprese).

Luoghi e struttura dell'area: itinerario nei siti industriali.

L'itinerario attraverso l'area di Porto Marghera permetterà di prendere visione dei siti della zona industriale, di esaminare la sua fisionomia attuale e di decifrare le tracce del passato.
L'itinerario prenderà avvio dall'area Vega (Via dell'Industrie) e si concluderà a Fusina. Nel corso dell'itinerario si esamineranno le diverse zone in cui si è sviluppato il polo industriale:
- Prima Zona industriale Nord (dal Vega alla Banchina del Canale Nord)
- Porto Petroli
- Prima Zona industriale Ovest (banchina dell'azoto e via dell'elettricità)
- Seconda Zona industriale Nord (via della Chimica e area del Petrolchimico)
- Seconda Zona industriale Sud
- Terza Zona industriale (Moranzani e Fusina)

Nel corso della visita verranno illustrate le principali caratteristiche delle aree come descritte di seguito.

Prima Zona Nord
Si estende tra via della Libertà, Il Canale Nord, il Canale Brentella. E' stata la prima area ad entrare in funzione (primi anni Venti). Qui ebbero sede le produzioni legate

alla lavorazione di materiali poveri e pesanti come la pirite, il carbone e la bauxite, materiali il cui trasporto avveniva unicamente via nave lungo il Canale Nord. Le aziende qui insediate furono la Montecatini Fertilizzanti (poi Fertimont) per la produzione di fertilizzanti, e la Vetrocoke, per la produzione di coke metallurgico, vetro e poi plexiglas (oggi multinazionale Pilkington).
Ma lo stabilimento più esteso dell'area nord era, ed è, quello dei cantieri Breda (oggi Fincantieri). I cantieri Breda decollarono con la committenza della grande industria bellica tra gli anni Trenta e Quaranta; Breda conobbe una grande crisi negli anni Cinquanta per i problemi connessi alla riconversione e poi un'importante ridimensionamento negli anni Ottanta.

Prima zona Ovest

Nell'insula Ovest, circondata dai canali industriali (Canale Nord e Canale Ovest), oltre alle attività portuali, si erano insediati importanti stabilimenti: l'Emporio Sali e Tabacchi, la Società cantieri navali e acciaierie di Venezia del gruppo Volpi che sarebbe stata assorbita da Ilva, la Società anonima per la lavorazione delle Leghe leggere, la Vetrocoke Azotati che utilizzava i gas della cokeria per la produzione di fertilizzanti a base di azoto, di proprietà prima della famiglia Agnelli poi passata sotto controllo Montedison.
Nell'area ovest, tra via fratelli Bandiera e il Cavalcavia di Mestre, si erano insediati (a partire dagli anni '20) impianti industriali di modeste dimensioni. Quest'area pertanto si era caratterizzata per un'estrema eterogeneità di produzioni e di impianti medio-piccoli: officine meccaniche ed elettriche, impianti per materiali edili, cementifici, alcune grandi industrie alimentari (Chiari e Forti, Riseria Italiana oggi Grandi Molini), le Officine Fratelli Berengo, la Galileo per la produzione di strumenti ottici di precisione, il Feltrificio veneto, il saponificio Vidal.
Nella porzione meridionale dell'area ovest, prospiciente il Petrolchimico, si era istallata la parte più importante del porto industriale: la S.A.D.E., ossia la centrale termoelettrica di Giuseppe Volpi costruita nel 1926, la Società elettrometallurgica San Marco per la produzione di ghisa e silicio e, soprattutto la Società allumina veneta anonima (Sava) di proprietà di un gruppo di industriali veneti associati alla svizzera Alusuisse, forse uno dei maggiori insediamenti del porto industriale, chiuso negli anni '90.

Porto Petroli

Nell'area, posta al di là del Canale Brentella e affacciata sul canale, vennero trasferiti i grandi stabilimenti petroliferi: la raffineria Dicsa (di proprietà del gruppo Volpi), l'Agip (poi fusa con Irom, Anglo Iranian Oil Company). Il cosiddetto Canale Petroli venne scavato negli anni Sessanta per consentire alle petroliere di attraccare evitando il bacino marciano.

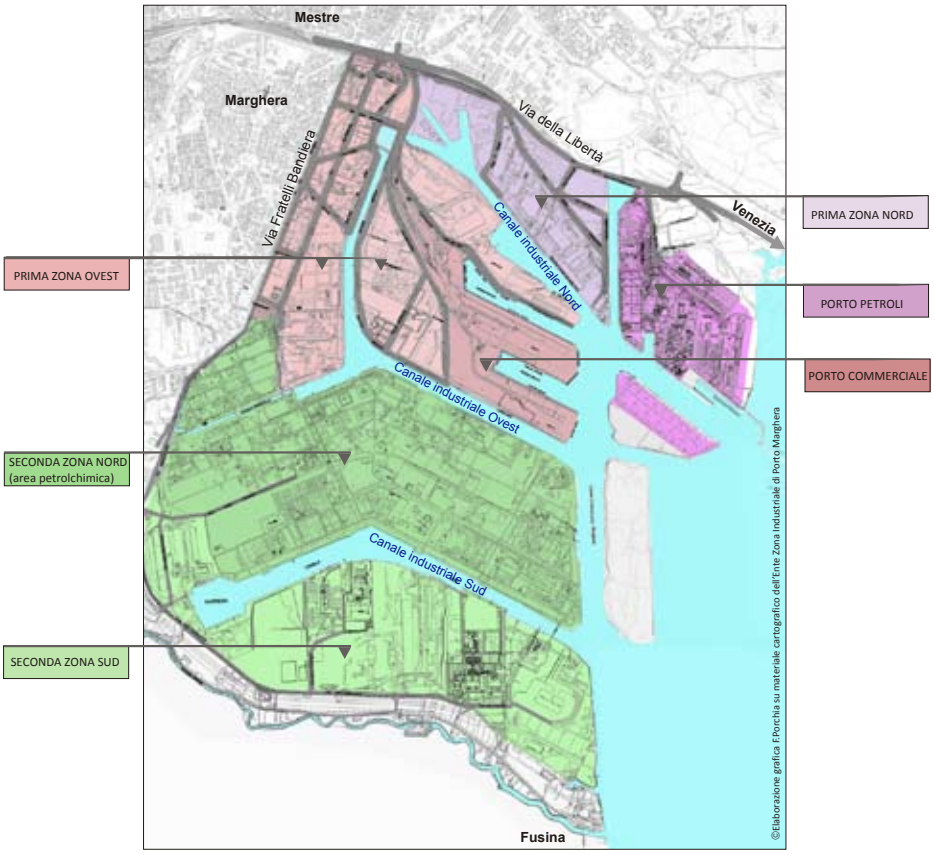
Seconda Zona

L'area petrolchimica sarebbe sorta nel secondo dopoguerra in aggiunta alla prima

zona, su un'ampia superficie di colmata adiacente alla zona Ovest in direzione di Fusina. Si è caratterizzata come un'area assai omogenea. A partire dai primi anni Cinquanta una centrale termoelettrica comune forniva energia agli impianti chimici e petrolchimici, controllati all'80% dalle società Edison e Montecatini (fuse nel 1966 in Montedison).
A sud del Petrolchimico si trova la seconda area industriale sud che è oggi occupata dall'Alcoa e dalla centrale termoelettrica Enel Palladio nonché dall'Ecodistretto Vesta. Ha una storia diversa rispetto all'area petrolchimica perché ha avuto uno sviluppo più tardo (anni Sessanta) e maggiormente controllato e pianificato dai poteri pubblici, che hanno favorito l'insediamento di produzioni diversificate (avrà sede la Sirma, la Sava poi Alumix, Leghe Leggere, la centrale termoelettrica Enel Palladio) e la realizzazione di una rete di infrastrutture (canali e strade) più razionale.

Terza Zona

La proposta di creare una terza zona venne formulata quando risultò evidente che la seconda zona industriale era stata interamente occupata da Edison e Montecatini e pertanto risultava fallito il progetto di una pianificazione pubblica delle aree industriali. Tale zona si trovava al di là di Fusina, in un'area interamente costituita da barene. L'alluvione del 1966, con le conseguenti polemiche sugli interramenti della laguna, ne fece fallire la realizzazione.



1971. Porto Marghera cantieri cracking cv 22-23 (Ente zona industriale di Porto Marghera)

Archivi della politica e dell'impresa del '900 veneziano

Il laboratorio Marghera900 fa parte del progetto "Archivi della politica e dell'impresa del '900 veneziano", che ha preso avvio nel dicembre 2010 da un'intesa tra la Fondazione Gianni Pellicani e una serie di soggetti pubblici e privati al fine di promuovere e sostenere interventi di recupero, conservazione e valorizzazione di archivi di uomini politici e di organizzazioni, nonché di archivi prodotti da imprese attive del territorio veneziano.
Si tratta di un'iniziativa innovativa, poiché per la prima volta vede impegnati entità istituzionalmente diverse a sostegno dell'amministrazione pubblica in un comune sforzo di raccolta, conservazione e valorizzazione di fondi archivistici novecenteschi a rischio di dispersione.
I materiali, in prevalenza documentari, fotografici e cartografici, sono stati versati presso l'Archivio Generale del Comune di Venezia ove sono a tutt'oggi conservati, a seguito di un'intesa tra l'Amministrazione comunale e la Fondazione Pellicani firmata nel febbraio 2010.
Ciascun fondo archivistico è stato descritto a partire dal profilo istituzionale dell'ente o dal profilo biografico del soggetto che lo ha prodotto. Tali descrizioni, insieme ai relativi inventari analitici, sono consultabili in rete sul sito http://www.albumdivenezia.it/fgp attraverso la tradizionale navigazione per fondo o per serie. I singoli oggetti digitali (foto, video e documenti iconografici) sono visualizzabili anche attraverso gallerie fotografiche tematiche che rendono tale documentazione più facilmente fruibile e accessibile ad un vasto pubblico di non specialisti, soprattutto di giovani e studenti. Ad oggi il materiale inventariato e consultabile sul sito è costituito da oltre 30.000 documenti tra foto, libri, lettere, lucidi, ecc.
I fondi archivistici relativi alla storia dell'impresa e del territorio veneziano oggi consultabili sono: Società Porto Industriale, Ente Zona Industriale di Porto Marghera, Fertimont, Ilva Alti Forni e Acciaierie d'Italia, Vetrocoke, Montefibre.
Quanto invece ai fondi di personalità o organizzazioni politiche veneziane, oltre all'Archivio di Gianni Pellicani, nel sito sono consultabili complessi fotografici o singole fotografie afferenti a: Giorgio Longo, DC di Venezia, Carlo Vian, Sezione PCI Palmiro Togliatti di Favaro Veneto, Sezione PCI di Catene, Comune di Venezia – Ufficio Stampa, PRI, Domenico Crivellari, Lia Finzi, Gastone Angelin, Lucio Strumendo, Fabrizio Ferrari, Cesco Chinello, Delia Murer, Leopoldo Pietragnoli.
I soggetti firmatari di "Archivi della politica e dell'impresa del '900 veneziano" sono: Fondazione Gianni Pellicani, Fondazione di Venezia, Polymnia Venezia Srl, Immobiliare Veneziana srl, Vega Scarl, Venis Spa, CGIA di Mestre, Veritas Spa, Autorità Portuale di Venezia, Ente zona industriale dei Porto Marghera. Il progetto è sostenuto dalla Soprintendenza archivistica per il Veneto, dalla Regione Veneto e dal Comune di Venezia.

2.

QUADRO CRONOLOGICO RIASSUNTIVO

Il contesto europeo e italiano	Venezia e Porto Marghera	Periodo
In Europa prese avvio una fase di espansione economica e di allargamento dei mercati. Si svilupparono nuovi settori legati alla produzione dell'acciaio e alla chimica e si impiegarono nuove fonti energetiche quali l'energia elettrica e il petrolio. Tra il 1900 e il 1908 anche in Italia nacquero le prime grandi industrie. Esse si concentrarono prevalentemente nel Nord ovest dell'Italia: la Fiat, l'Alfa (nel settore automobilistico), la Terni e l'Ilva (nel settore siderurgico), l'Ansaldo di Genova e la Breda di Milano (nel settore meccanico), la Montecatini (nel settore chimico dei fertilizzanti). Un grande impulso ebbe l'industria idroelettrica (Edison in Lombardia e S.A.D.E. nel Veneto)	All'inizio del Novecento Venezia era un grande centro urbano (l'ottavo in Italia per numero di abitanti) e industriale (vi erano imprese legate alla cantieristica, come l'Arsenale, o alla produzione di manufatti, come la Manifattura Tabacchi, il Cotonificio, le vetrerie e i merletti). Venezia rappresentava tuttavia un caso isolato nel restante territorio veneto, ancora in gran parte agricolo ed arretrato. La città lagunare era dotata di un porto commerciale, costruito nel 1880 a Santa Marta. Tale porto tuttavia mostrò ben presto di essere insufficiente a far fronte alla crescita del traffico marittimo, soprattutto al gran numero di navi che trasportavano materie prime destinate alle industrie veneziane e ai restanti mercati. Agli inizi del 1900 maturò l'idea di creare un nuovo bacino portuale in terraferma, sulle barene dei 'Bottenighi' ossia a Marghera. Nel 1909 iniziarono i lavori di scavo di un canale di collegamento tra la Stazione marittima e il nuovo bacino portuale in terraferma.	**1900-1916**
Nel 1917 l'Italia si trovava in situazione particolarmente drammatica a causa del protrarsi delle operazioni di guerra (la Grande guerra) e dell'offensiva delle truppe austro-tedesche, con la conseguente ritirata dei propri eserciti. La guerra provocò dei drastici cambiamenti dell'organizzazione economica: lo Stato divenne il motore del sistema industriale, programmando e organizzando la produzione in funzione delle necessità belliche ella guerra. Ciò aveva consentito ad alcuni gruppi industriali,	La progettazione e realizzazione di Porto Marghera vennero decise nel 1917, nel pieno della Grande Guerra. Non si trattava di creare solo un bacino portuale (come stabilito nei primi anni del secolo) ma di realizzare un vero e proprio porto industriale. Il principale fautore di questa operazione fu un gruppo di imprenditori e finanzieri (fra cui Giuseppe Volpi, fondatore e maggiore azionista della Società idroelettrica S.A.D.E.) che intravidero in Porto Marghera il luogo ideale, soprattutto per la posizione ge-	**1917-1921**

Periodo	Il contesto europeo e italiano	Venezia e Porto Marghera
	favoriti dalle commesse militari, di rafforzarsi economicamente e di accumulare enormi profitti. Anche le imprese legate alla produzione di energia elettrica ebbero grandi vantaggi in seguito all'aumento dei prezzi del combustibile durante gli anni di guerra.	ografica e la facilità degli accessi (basati sul binomio nave-treno), per creare una nuova area industriale. Per la S.A.D.E., in particolare, il nuovo porto industriale, rappresentò una imperdibile occasione per impiegare e vendere alle nuove imprese l'energia elettrica di cui disponeva. La realizzazione di Porto Marghera fu possibile grazie al sostegno dato dallo Stato, in termini di facilitazioni fiscali e di condizioni particolarmente favorevoli concesse alle imprese, sia a quelle che costruirono il nuovo porto, sia a quelle che si insediarono successivamente. Nel 1919 furono avviati i primi lavori (con lo scavo dei canali e l'imbonimento delle barene) e iniziarono le prime costruzioni (banchine, moli) su progetto dell'ingegnere Coen Cagli. La costruzione di Porto Marghera si accompagnò anche ad un inarrestabile declino delle industrie tradizionali del centro storico veneziano (crisi che si manifestò in modo drammatico negli anni '50 con la chiusura di molte industrie).
1922-1945	La fine della Grande Guerra determinò una grave crisi economica e occupazionale, poiché cessarono le commesse belliche e le grandi industrie, siderurgiche e meccaniche, dovettero riconvertire le produzioni. Il primo governo fascista (1922-1924) promosse una politica di aiuto alle imprese, concedendo forti agevolazioni fiscali e prestiti per consentire nuovi investimenti. La drammatica crisi economica del 1929, che colpì l'economia mondiale, fu affrontata dal regime con una politica di rigido protezionismo, con l'obiettivo di rendere	Nel 1922 le prime imprese incominciarono a insediarsi a Porto Marghera anche grazie al sostegno dello Stato (facilitazioni fiscali e concessione di prestiti) e furono essenzialmente industrie per la lavorazione delle materie prime (bauxite, carbone, petrolio). Esse si collocarono nella Prima zona industriale, quella che si affacciava sui Canali Nord e Ovest, ove le navi di grande mole, che trasportavano le materie prime, potevano più facilmente attraccare. Si insediarono a Porto Marghera i principali gruppi industriali italiani (Monteca-

Il contesto europeo e italiano	Venezia e Porto Marghera	Periodo
l'Italia autosufficiente dal punto di vista economico (la cosiddetta autarchia). Questa politica fu finalizzata a rafforzare la produzione nazionale e ad ostacolare le importazioni dagli altri paesi. Nel 1933 venne fondato l'Iri (Istituto per la riconversione industriale), un ente economico dello Stato che, attraverso la concessione di prestiti a lungo termine alle aziende in difficoltà, ne acquisì l'intera o parte della proprietà. Entrarono a far parte del patrimonio dell'Iri molte industrie siderurgiche (fra queste anche Ilva che aveva una sede anche a Porto Marghera), estrattive, cantieristiche, le società di navigazione, le imprese costruttrici di locomotive e locomotori, parte dell'industria automobilistica. Nasceva in questo periodo la grande industria di Stato o a partecipazione statale che caratterizzerà l'economia italiana fino ai nostri giorni (negli anni Sessanta e Settanta molte industrie di Porto Marghera entrarono temporaneamente o definitivamente all'interno del sistema delle Partecipazioni statali). Ma fu soprattutto la fase che precedette la seconda guerra mondiale (e la relativa corsa agli armamenti) a dare impulso a molte industrie, impegnate a produrre materiali bellici per l'imminente conflitto.	tini, Fiat, Ilva, Breda, S.A.D.E.). Il maggiore impulso, in termini di occupazione e di produzione, si verificò tra le metà degli anni Trenta, per effetto della politica autarchica del regime fascista. Le maggiori industrie, pertanto, divennero quelle legate alla produzione dei metalli quali l'alluminio (Sava, Montecatini Ina) l'acciaio (Ilva), e alla costruzione di navi da guerra (Cantieri navali Breda). Gli effetti della seconda guerra mondiale furono molto pensati per Porto Marghera poiché molti stabilimenti furono distrutti o danneggiati.	
Agli inizi degli anni Cinquanta, le difficoltà seguite alla seconda guerra mondiale furono in parte superate e iniziò una fase di ripresa economica, definita 'boom' o 'miracolo economico'. La ripresa riguardò essenzialmente l'industria dell'Italia del nord, dove furono aperti nuovi stabilimenti (nel 1953 ad	Una volta ricostruiti o riparati gli stabilimenti danneggiati dai bombardamenti della seconda guerra mondiale, le attività industriali poterono riprendere. Oltre ai gruppi industriali e alle imprese presenti prima della guerra (Montecatini, Fiat, Ilva, Agip, S.A.D.E.), si insediò la Edison, la storica società di energia	**1946-1970**

Periodo	Il contesto europeo e italiano	Venezia e Porto Marghera
	esempio quello della Fiat Mirafiori) in grado di offrire lavoro a molta parte della popolazione (specie proveniente dal sud). Dal punto di vista energetico questo sviluppo fu sostenuto dal petrolio giunto dalle zone medio-orientali in grande abbondanza e a basso costo. Prese avvio su scala nazionale la produzione delle materie plastiche ottenute dalla sintesi degli idrocarburi. A partire dal 1967 fino a metà degli anni Settanta, iniziò un periodo di intese lotte e scioperi operai in tutti i maggiori centri industriali del nostro paese che portarono a notevoli miglioramenti alle condizioni dei lavoratori dell'industria. L'ondata di protesta coinvolse anche altre categorie sociali e si estese anche ad altri aspetti della vita sociale. Tutto ciò ha prodotto un generale movimento di riforme di grande importanza fra cui l' introduzione dello Statuto dei lavoratori (1970), la riforma delle pensioni e la riforma sanitaria.	elettrica. Ad inizio degli anni Cinquanta la Edison costruì a Porto Marghera i primi stabilimenti chimici (SICE, Società industrie chimiche Edison) destinati alla produzione della plastica attraverso la trasformazione degli idrocarburi. Dalla estremità meridionale della Zona Ovest, la Edison si estese più a sud occupando quei terreni che sarebbero diventati la Seconda zona industriale. Pertanto la Seconda zona industriale nacque e si sviluppò ad opera della Edison e della Montecatini che ne acquisirono l'intera superficie, imbonirono le barene con i cosiddetti 'fanghi rossi' (i residui delle diverse lavorazioni e vi insediarono le produzioni petrolchimiche. Il Petrolchimico divenne tra le maggiori realtà industriali d'Italia. Nel 1965 occupava a Porto Marghera circa 14.000 persone, oltre metà di coloro che lavoravano nel porto industriale (complessivamente 33.000). Nel biennio 1968-1969 e nel decennio successivo le lotte degli operai di Porto Marghera furono particolarmente intense.
1971-Oggi	Ad inizio degli anni Settanta iniziò una fase di grave crisi, la cui causa iniziale fu l'aumento dei prezzi del petrolio (il cosiddetto shock petrolifero). Le imprese hanno messo in atto strategie anticrisi per abbattere i costi di produzione, strategie basate sull'innovazione tecnologica e sul dislocamento delle attività in altre aree geografiche. Ciò ha avuto enormi conseguenze sul piano sociale, economico, ambientale. Alla industrializzazione di aree periferiche ha corrisposto	Anche Porto Marghera ha risentito profondamente della crisi 'globale' iniziata negli anni Settanta e non ancora conclusa. Molti stabilimenti sono stati chiusi con la conseguente perdita di posti di lavoro (a metà degli anni '80 si erano ridotti di oltre un terzo rispetto al 1965 e quasi di metà nel 1990). Oggi Porto Marghera rimane comunque una rilevante realtà economica (vi lavorano 14.000 persone, meno della metà rispetto agli anni Sessanta), ma la mag-

Il contesto europeo e italiano	Venezia e Porto Marghera
la de-industrializzazione, ossia la chiusura o il ridimensionamento, di molti centri industriali (Sesto San Giovanni, Bagnoli, Taranto, Ottana). La dismissione di queste aree ha aperto il problema del loro riutilizzo con la necessità di bonificare i suoli inquinati.	gior parte degli addetti (oltre il 60 per cento) non è più impiegata nelle industrie chimiche e meccaniche ma nei cosiddetti 'altri settori': trasporti, logistica, attività professionali, servizi alle imprese. E' in atto una profonda trasformazione: alcune zone sono state riconvertite (fra queste la Prima Zona Nord), mentre altre attendono di essere bonificate per potervi avviare nuove e diverse attività produttive, compatibili con l'ambiente e rispettose della salute dei lavoratori e dei cittadini.

1920. Porto Marghera, zona industriale Nord, lavori stradali e ferroviari (Comune di Venezia, Fondo fotografico Giacomelli)

3.

SCHEDE CRONOLOGICHE

1900-1916: la prima industria veneziana

Il contesto italiano ed europeo

In Europa è iniziato, da qualche decennio, un nuovo ciclo di espansione economica e di allargamento dei mercati favorito e determinato anche dallo sviluppo delle infrastrutture stradali e ferroviarie. L'utilizzo delle nuove fonti energetiche (petrolio ed elettricità) e l'avvio di nuovi settori produttivi (legati all'acciaio e all'industria chimica) hanno caratterizzato questa nuova era. L'impiego dell'elettricità, servendosi dei grandi bacini idrici delle montagne, ha consentito anche ai paesi poveri di carbone, come l'Italia, di procedere lungo la strada dell'industrialismo. Nei primi decenni del Novecento c'è stato un grande sviluppo dell'industria chimica grazie alla scoperta della soda e dell'acido solforico, impiegati nella produzione di fertilizzanti. Così pure l'acciaio (lega tra ferro e carbonio) ha preso il posto del ferro in gran parte dei manufatti (binari, navi, caldaie, locomotive, case, fabbriche e cannoni, ponti, torri).
Anche l'Italia, a partire dall'ultimo ventennio dell'Ottocento, stava cercando faticosamente di imboccare la via dell'industrialismo, nonostante presentasse una struttura economica prevalentemente agricola, con solo poche industrie diffuse sul territorio nazionale concentrate nelle città del nord ovest quali Genova, Torino, Milano (la maggiore era la Ansaldo di Genova, costituitasi nel 1853). Le misure protezionistiche dei governi Depretis hanno facilitato la nascita di numerose acciaierie (la Terni nel 1884), officine meccaniche (Ernesto Breda nel 1886), stabilimenti chimici (Pirelli nel 1872) e si sono costruite le prime centrali elettriche a partire dal 1884. Il momento di maggior sviluppo si è verificato a partire dagli anni Novanta dell'Ottocento, quando c'è stato un incremento della produzione industriale nel settore tessile, meccanico, siderurgico, chimico. Tra il 1900-1908 sono sorte la Fiat nel 1900, la Lancia, l'Alfa nel 1910; nel 1907 è nato il Cantiere navale Triestino e nel 1908 la Olivetti. Nella siderurgia si sono formati due grandi trust: la Terni e l'Ilva con il suo grande impianto siderurgico di Bagnoli. Queste due imprese producevano la ghisa e l'acciaio, ricavati dal minerale del ferro delle miniere dell'isola d'Elba, concesse gratuitamente dallo Stato. Nella meccanica pesante i maggiori gruppi sono stati l'Ansaldo di Genova e la Breda di Milano Sesto San Giovanni. La fortuna della siderurgia e della meccanica pesante era legata prevalentemente alle commesse pubbliche, specie nel caso della meccanica pesante per la realizzazione di rotaie e costruzioni navali. L'industria chimica è stata rivolta interamente alla produzione di fertilizzanti per l'agricoltura e la maggior industria in questo settore è stata la Montecatini. Infine l'industria idroelettrica ha conosciuto, tra il 1898 e il 1911, un incremento produttivo enorme, senza tuttavia soppiantare il carbone come principale fonte energetica. Anche in questo settore determinante è stato il ruolo dello stato che ha garantito concessioni delle risorse idriche a canoni ridotti e ha promulgato una legislazione specifica per il trasporto dell'energia. Le principali imprese, soste-

nute anche da capitali finanziari e bancari (fra cui la Banca commerciale italiana), sono state la Edison in Lombardia, la S.A.D.E. nel Veneto.
Questo sviluppo economico del paese si è accompagnato ad una profonda trasformazione dell'organizzazione societaria delle imprese. Si sono affermate, cioè, le società per azioni come modello organizzativo prevalente delle attività industriali, in sostituzione delle tradizionali società di persone.
Alla figura del padrone-capitano d' industria che possedeva il capitale e che gestiva in prima persona l'attività industriale, si è sostituito il capitalista imprenditore che deteneva pacchetti azionari in diverse società, agendo a livello decisionale nei consigli di amministrazione (i nuovi organi di comando dell'impresa) ed affidando a nuovi "specialisti dell'organizzazione", i manager, la gestione delle attività produttive. Sono stati questi nuovi imprenditori a costituire i grandi gruppi industriali nei settori chiave dello sviluppo.

Venezia e Porto Marghera

All'inizio del Novecento Venezia presentava una situazione particolare: era un grande centro urbano (148 mila residenti, l'ottavo in Italia dopo Firenze e prima di Bologna) ed era sede di rilevanti attività industriali, il solo nel contesto veneto. La restante regione (ad eccezione di Venezia, quindi), similmente a gran parte del territorio italiano, si caratterizzava per la sua forte arretratezza e, ancora nel 1914, il 60 per cento dei lavoratori era impegnato in agricoltura.
Venezia, invece, aveva sviluppato, specie all'indomani dell'Unità, rilevanti attività industriali, che poggiavano su sistemi tradizionali quali l' impiego di manodopera femminile e di lavoro a domicilio. A cavallo del secolo erano presenti in città alcune realtà produttive consolidate nel settore del vetro, della cantieristica, della lavorazione del tabacco e del cotone: più di cento insediamenti produttivi con almeno una decina di occupati ciascuno. Le maggiori erano l'Arsenale (con oltre 3800 addetti), la Manifattura Tabacchi, il Cotonificio veneziano. La nuova Stazione Marittima, creata nel 1880 a Santa Marta - collegata alla ferrovia e dotata di moderne banchine e moli artificiali - era riuscita a rispondere, solo temporaneamente, al traffico delle merci importate ad usodel centro storico ma anche dell'entroterra, che si estendeva oltre al Veneto anche al Trentino, all'Emilia, alla Lombardia. L'aumento delle importazioni di materie prime destinate alla industrie manifatturiere (non solo veneziane, ma anche di una parte del nord Italia) aveva reso evidente la necessità di ampliare ulteriormente le aree destinate al porto e così pure appariva necessario allargare e modernizzare gli spazi destinati allo sviluppo industriale.

Le ipotesi di sviluppo del porto

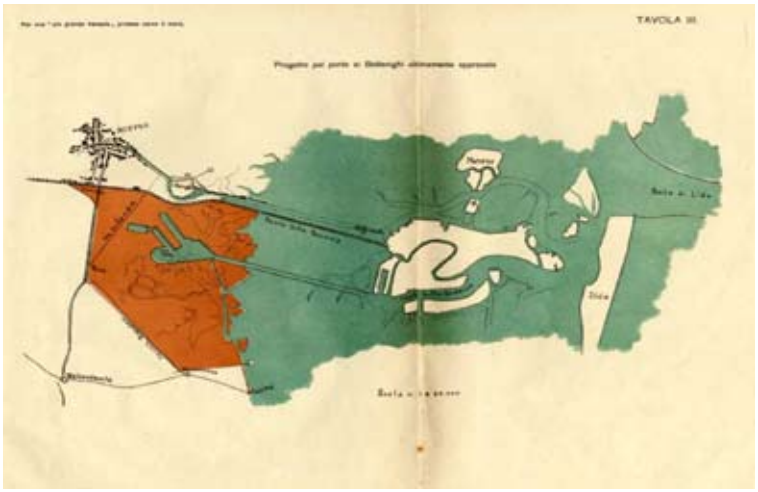
Nei primi anni del Novecento si era diffuso un animato dibattito tra le diverse componenti dell'opinione pubblica cittadina sulle prospettive di sviluppo del porto: una prima ipotesi, cosiddetta "neo-insulare" riteneva preferibile mantenere il porto commerciale e le strutture industriali nella Venezia, appunto, insulare (centro storico e isole); una seconda ipotesi, sostenuta da nuovi ed emergenti gruppi industriali

e finanziari, guardava alla gronda lagunare come area di sviluppo più idonea, non solo per l'ampliamento del bacino portuale ma anche per la creazione di un nuovo e moderno polo industriale. Questa seconda ipotesi aveva finito con il prevalere e già nel 1904 il Genio Civile di Venezia aveva presentato un progetto di costruzione di un "nuovo bacino di approdo sussidiario alla Stazione Marittina" da collocarsi sulle barene dei Bottenighi (denominazione che definiva l'area su cui sarebbero sorti gli insediamenti, area che poi prese il nome di Marghera), secondo le indicazioni del capitano marittimo Luciano Petit di qualche anno prima.

Le leggi speciali

Il progetto di costruire un porto in terraferma non si sarebbe potuto realizzare senza alcuni importanti interventi normativi e senza il supporto di 'leggi speciali' promulgate dallo Stato proprio nei primi anni del XX secolo. Gli interventi che funsero da precedente e da modello per la creazione di Porto Marghera furono la legge per Napoli del 1904 che stabiliva una serie di esenzioni fiscali e incentivi a favore delle zone industriali (fra cui la franchigia doganale sulle materie prime e sulle macchine importate e agevolazioni sui trasporti ferroviari) e la legge del 1907 che non solo individuava nuovi strumenti e procedure per la gestione delle attività portuali, ma disponeva rilevanti stanziamenti per le nuove opere marittime da realizzarsi sul territorio nazionale.

I passi successivi furono l'approvazione nel 1908 del Piano Regolatore del Porto di Venezia nel quale si prevedeva l' ampliamento della Stazione Marittima già esistente e la costruzione di un nuovo bacino sulle barene dei Bottenighi e nel 1909 l'avvio dei lavori di scavo del relativo canale d'accesso. In questo nuovo bacino in terraferma si dovevano concentrare le merci povere in transito (specie carbone), liberando così la Stazione Marittima dal traffico navale pesante.



1905. "Progetto per porto ai Bottenighi ultimamente approvato", in Archivio storico municipale di Venezia.
(Pubblicato in Barizza S., Resini D., a cura di, *Portomarghera. Il Novecento industriale a Venezia*, Ponzano 2004)

1925. Venezia costruzione del Cotonificio veneziano (Comune di Venezia, Fondo fotografico Giacomelli)

1928. Venezia Arsenale, rimorchiatore Calliope in riparazione (Comune di Venezia, Fondo fotografico Giacomelli)

1932. Venezia Manifattura Tabacchi (Comune di Venezia, Fondo fotografico Giacomelli)

1980. Venezia. Arsenale foto aerea (Comune di Venezia, Fondo fotografico Giacomelli)

1917- 1921: la nascita e la costruzione di Porto Marghera, il «primo grande progetto di pianificazione industriale»

Il contesto italiano ed europeo

L'Italia e l'Europa stavano attraversando un momento difficilissimo a causa del protrarsi delle operazioni di guerra, la mancanza di generi alimentari e l'incontrollato rialzo del loro prezzo. Tutto ciò aveva causato un forte malcontento sociale e un rafforzamento dei poteri autoritari da parte degli Stati europei. La situazione era stata ulteriormente aggravata dall'offensiva degli eserciti austro tedeschi sul fronte dell'Isonzo, in seguito alla quale le truppe italiane erano state costrette a ritirarsi (24 ottobre 1917) fino a retrocedere sulla linea del Piave.
La guerra aveva provocato una drastica trasformazione dell'organizzazione economica. Non solo in Italia ma anche nelle restanti nazioni lo Stato era diventato motore del sistema industriale giungendo ad organizzare e a programmare la produzione in funzione delle necessità sempre crescenti della guerra.
Lo Stato era divenuto il perno e il motore dell'economia, investendo nelle industrie per la produzione di materiali bellici, commissionando produzioni e materie necessarie alle operazioni di guerra (non solo carri armati, autoblindo, ma anche strumenti di comunicazione quali telegrafi e telefoni e strumenti di precisione). Ciò aveva provocato un enorme incremento di profitti per le imprese siderurgiche, meccaniche e metal meccaniche, e ciò aveva dato vita a gruppi industriali e finanziari estremamente potenti. L'aumento del prezzo del combustibile aveva provocato un aumento d'uso dell'energia elettrica come nuova forza motrice e elemento di base per l'illuminazione. Si era sviluppata quasi dal nulla l'industria aeronautica. Un effetto fondamentale era stata la formazione di cartelli e pool che avevano assorbito più aziende in un unico organismo in grado di controllare molte società ed operare attraverso lo scambio delle azioni e delle rappresentanze nei consigli di amministrazione.

Venezia e Porto Marghera

La Società Porto Industriale e Giuseppe Volpi

L'atto di nascita di Porto Marghera può essere considerato la firma, nell'estate del 1917, di una convenzione tra lo Stato, il Comune di Venezia (nella persona del sindaco Francesco Grimani) e la Società Porto Industriale, convenzione che prevedeva la creazione di una zona industriale in località detta dei Bottenighi. La Società Porto Industriale era un ente fondato da Giuseppe Volpi nel pieno del conflitto bellico (1917), con il nome di Sindacato di studi per le imprese elettrometallurgiche e navali del Porto di Venezia; tale società riuniva una serie di imprese attive in vari settori: elettriche fra cui la S.A.D.E. (di cui Giuseppe Volpi era presidente e azionista di maggioranza) e la Cellina, ferroviarie e marittime, meccaniche, costruzioni e cantieri navali, chimiche e siderurgiche e privati (fra cui Niccolò Papadopoli, Giancarlo Stucky titolare dell'omonimo mulino). Una parte di queste imprese, e soprattutto

la S.A.D.E. e la Cellina, erano state sostenute dai gruppi bancari-finanziari in particolare dalla Banca commerciale Italiana, consentendo a tali imprese di estendere il loro raggio d'azione oltre l'Italia, anche all'area balcanica.
Negli anni della Grande guerra una parte di queste imprese si era economicamente rafforzata grazie alle commesse belliche ed aveva la necessità di reinvestire i profitti; la S.A.D.E., inoltre, poteva impiegare e vendere alle nuove industrie che sarebbero sorte a breve a Porto Marghera le ingenti quantità di energia idroelettrica di cui disponeva.
Il ruolo della Società Porto Industriale fu determinante in tutte le fasi della nascita e dello sviluppo di Porto Marghera, dalla progettazione fino alla gestione e affidamento delle aree su cui sarebbero sorti gli impianti industriali. La convenzione del 1917 recepiva in pieno gli obiettivi della Società, obiettivi che andavano ben oltre quello dell'ampliamento del bacino portuale veneziano come individuato nei primi anni del secolo. Ci si proponeva, infatti, oltre che di imporre allo Stato la creazione di un moderno porto industriale e commerciale in laguna anche quello di costruirvi a ridosso una vasta zona industriale per attirarvi le più svariate imprese.
Più precisamente gli obiettivi della Società Porto Industriale erano tre:
1) la creazione di un'area portuale alternativa a quella della Stazione Marittima che era divenuta insufficiente per fronteggiare la crescita del traffico navale;
2) la costruzione di una zona industriale che potesse dare slancio alle imprese e al territorio indeboliti dalla lunga crisi bellica seguita a Caporetto;
3) l'edificazione di un quartiere urbano a Marghera per accogliere la popolazione coinvolta nel processo di industrializzazione e nello stesso tempo per tentare di risolvere il problema del sovraffollamento del centro storico, edificazione di cui successivamente si fece carico il Comune.
La Società Porto industriale affidò all'ingegner Coen Cagli l'elaborazione del progetto di costruzione della nuova area portuale e industriale.

Costruzione di Porto Marghera

Una volta approvato il progetto fu necessario passare alla fase operativa di predisposizione delle infrastrutture e delle vie di comunicazione. La convenzione del 1917 stabiliva che alla Società Porto industriale fossero affidati il completamento e l'approfondimento del canale di grande navigazione tra Giudecca e Bottenighi, lo scavo di un canale prospiciente le banchine e di una darsena da annettere al cantiere navale, l'apertura di un bacino commerciale per lo scarico di merci povere, la realizzazione delle strade di accesso e dei raccordi con la stazione di Mestre. La Società ottenne dallo Stato il rimborso delle spese sostenute, la gestione dei servizi portuali; ma soprattutto ebbe l'incarico di procedere agli espropri, alla rivendita delle aree e alla loro concessione alle imprese.
Negli anni seguenti, specie dopo che Volpi venne nominato ministro delle Finanze nel governo fascista, furono apportate numerose integrazioni alla convenzione del 1917 che accrebbero ulteriormente i vantaggi sia a favore della Società Porto Industriale (quale il trasferimento a quest'ultima della proprietà di 700 ettari di terreno demaniale, terreni che furono rivenduti alle industrie che si sarebbero insediate)

sia a favore delle nuove imprese. A partire dal 1919 furono avviati i lavori per la costruzione del nuovo porto su progetto dell'ingegnere Coen Cagli. Tale progetto era articolato in quattro aree:
- porto e zona industriale
- porto commerciale
- porticciolo dei petroli
- nuovo quartiere urbano

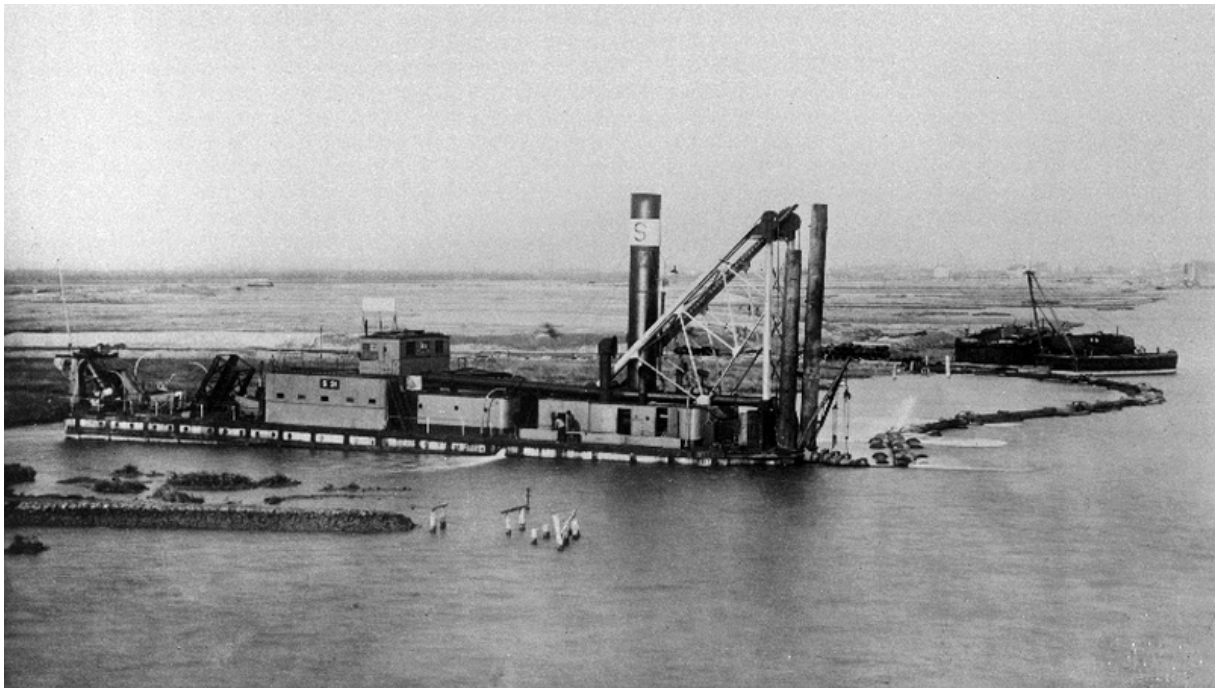
Gli interventi che permisero il trasferimento dei traffici commerciali dalla Marittima al nuovo porto industriale fu lo scavo del canale Vittorio Emanuele inaugurato nel 1922 che correva parallelo al ponte ferroviario e che conduceva al Canale Industriale nord e nel 1925 lo scavo del Canale industriale Ovest. Per permettere l'insediamento delle fabbriche furono necessari lavori di imbonimento e riduzione delle barene facendo uso del terreno ricavato dallo scavo dei canali.

Il progetto della "Grande Venezia"

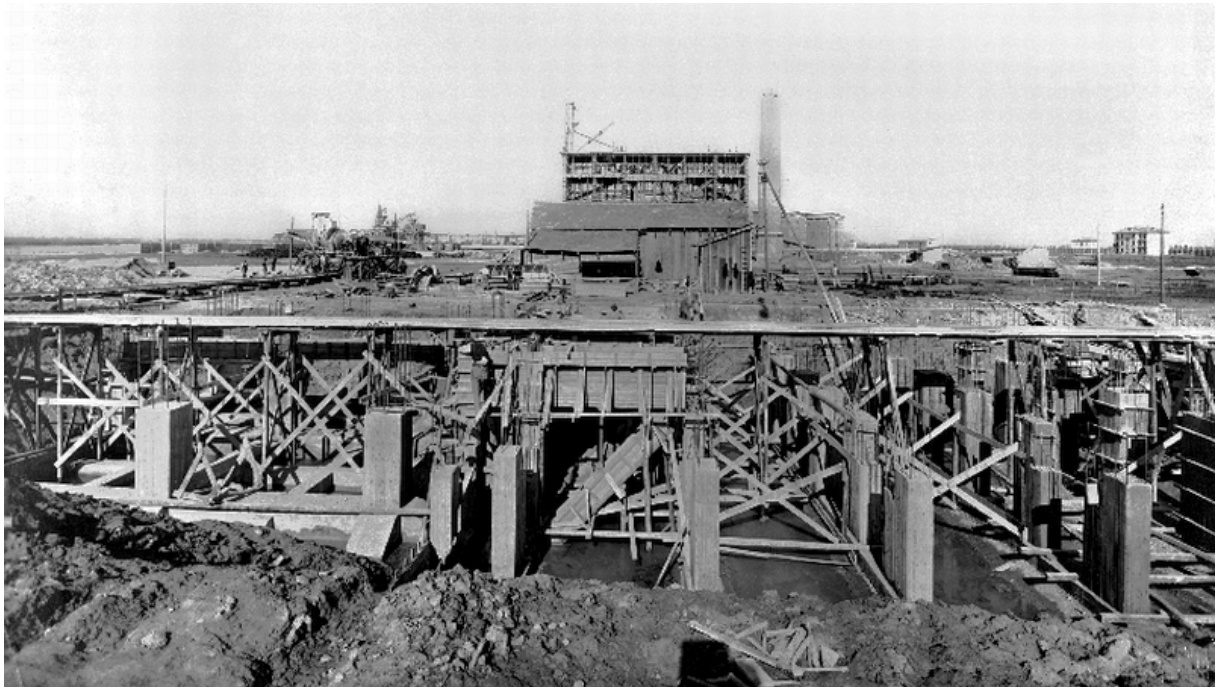
Prese così corpo il cosiddetto progetto della "Grande Venezia", voluto dal gruppo di imprenditori facenti capo a Giuseppe Volpi. Tale progetto si basava su un' integrazione funzionale tra il centro storico e l'area industriale: il primo restava riservato alle attività commerciali, turistiche (come la grande catena alberghiera CIGA fondata nel 1904 dallo stesso Volpi) e culturali (come la Biennale d'arte promossa ancora da Volpi e la Mostra del cinema), mantenendo e rafforzando la sua fisionomia museale, il suo prestigioso carattere "antimoderno" e "scenografico"; la terraferma fu invece destinata ad ospitare il polo industriale pesante, separato ma adeguatamente subordinato al centro storico.

A questo progetto corrispose un razionale piano di assetto urbano che coinvolse la città insulare, la terraferma industriale e le aree residenziali. Il progetto della 'Grande Venezia' presupponeva un ampliamento dei confini amministrativi della città, ampliamento che avvenne nel 1926 quando, appunto, il Comune di Venezia accorpò i territori di Marghera e Mestre (sino ad allora comuni autonomi da Venezia). All'interno di questa grande area si sarebbe insediato anche un nuovo quartiere urbano che, almeno nelle intenzioni iniziali, avrebbe dovuto ospitare la manodopera impiegata nel polo industriale. La costruzione di tale quartiere ebbe inizio nel 1920 su progetto di Emilio Emmer, che si ispirò al modello della "Città Giardino" di gusto anglosassone.

1919. Scavo dei primi canali (Comune di Venezia, Fondo fotografico Giacomelli)



1920. Porto Marghera, una draga per lo scavo dei canali industriali (Comune di Venezia, Fondo fotografico Giacomelli)



1925. Porto Marghera. Vetrocoke in costruzione (Comune di Venezia, Fondo fotografico Giacomelli)

1930. Il Conte Volpi alla cerimonia della Biennale d'arte (Comune di Venezia, Fondo fotografico Giacomelli)

1922 – 1945: dall'avvio delle attività industriali alla seconda guerra mondiale

Il contesto italiano ed europeo

Le grandi imprese industriali siderurgiche e meccaniche (Fiat, Ilva, Ansaldo, Breda, Montecatini) presenti nelle città del triangolo industriale (Torino, Milano, Genova) si erano notevolmente rafforzate negli anni della guerra grazie alle commesse belliche nonché al sostegno finanziario dei principali istituti bancari; ma quando le commesse belliche cessarono le imprese si trovarono sull'orlo del baratro. Gli effetti furono la disoccupazione, l'inflazione, la riconversione produttiva, fenomeni questi che provocarono, tra il 1918 e il 1920, profondi conflitti sociali manifestatisi con un'ondata di scioperi e di occupazioni delle fabbriche (il cosiddetto biennio rosso).

L'avvento del primo governo fascista (1922) fu caratterizzato da una ripresa economica avvenuta grazie al sostegno dato alle imprese (abolizione delle imposte sui profitti di guerra, di defiscalizzazione dei redditi azionari, di facilitazioni fiscali per le fusioni delle società, di concessione di massicci prestiti di capitali per agevolare la produzione e gli investimenti). Ciò si tradusse in un piccolo boom economico caratterizzato dalla crescita delle esportazioni, che tuttavia si arrestò già nel 1926.

Nel 1926 fu un anno di svolta anche dal punto di vista della politica economica. Il regime introdusse nuove misure economiche: la rivalutazione della lira (la cosiddetta operazione lira quota 90: 90 lire per una sterlina anziché 120-150 secondo i cambi precedenti), una misura che sfavoriva le esportazioni, colpendo i settori produttivi più legati alle esportazioni come il tessile e il meccanico. Tali misure, invece, accompagnate ad una politica di controllo sull'aumento dei prezzi, aiutarono i piccoli risparmiatori. Oltre all'operazione "quota 90", il regime avviò una politica di rigido protezionismo per tutelare i settori industriali più forti.

Gli effetti della crisi mondiale del 1929-1933 furono pesanti anche in Italia soprattutto per la disoccupazione e il crollo della produzione industriale. Il regime fascista tentò di superare la crisi, piegando l'intero sistema economico all'interno dei confini nazionali e rompendo i legami con gli altri paesi.

Inoltre la crisi innescò anche un altro processo: la dipendenza della grande industria dall'erogazione dei prestiti delle banche che si trovarono ad immobilizzare immensi capitali confluiti nei finanziamenti alle grandi industrie. Ciò produsse una profonda trasformazione nelle relazioni tra stato, imprese e centri finanziari.

Nel 1933 venne fondato l'IRI (Istituto per la riconversione industriale), un ente economico dello Stato i cui capitali furono investiti nell' industria siderurgica (Terni e Ansaldo), estrattiva e cantieristica; l'IRI acquisì la quasi totalità delle società di navigazione marittima, una parte dell'industria automobilistica (Alfa Romeo), ebbe partecipazioni azionarie in settori come l'industria elettrica, la siderurgia civile, le fibre artificiali. Lo Stato venne così ad assumere il ruolo di principale 'imprenditore' e di principale finanziatore.

Specie dopo il 1936 il regime intensificò la politica protezionistica già precedentemente avviata, con l'obiettivo di raggiungere l'autosufficienza economica (autarchia); ciò avvenne sostituendo le importazioni con merci italiane e promuovendo misure di sostegno alla produzione nazionale di fonti energetiche e di materie prime.
Questa politica di protezionismo consentì al capitalismo italiano di superare la crisi salvaguardando rendite e profitti, tanto che a dal 1935 al 1939 l'attività produttiva entrò in una fase di ripresa. Fu soprattutto la spesa militare a dare impulso alla produzione industriale.

Venezia e Porto Marghera

I primi stabilimenti cominciarono ad insediarsi nei primi anni Venti grazie alle forti agevolazioni fiscali concesse dallo Stato a quegli industriali disponibili a reinvestire i guadagni accumulati nelle commesse belliche.
Ciò aprì la strada ad una nuova fase di industrializzazione su scala nazionale ed europea e di crescita urbana. Porto Marghera si sviluppò secondo un modello di industrializzazione assolutamente diverso e innovativo rispetto alle realtà produttive presenti nel centro storico veneziano: fu realizzato in tempi assai rapidi, furono introdotte tecnologie e metodologie avanzate, furono costruite industrie di grandi dimensioni, fu promossa da grandi gruppi imprenditoriali e finanziari privati, favoriti dallo Stato.

La prima Zona Industriale

La prima area ad entrare in funzione già dai primi anni '20 fu quella che si affacciava sul Canale Nord. Le aree (suddivise in lotti grandi e regolari) furono occupate da grandi imprese nazionali e internazionali con impianti che impiegavano materiali poveri e pesanti (bauxite, piriti, carbone) e che per questo utilizzavano il trasporto via nave. Si trattava di produzioni ad alto consumo di energia elettrica che fu prevalentemente fornita dalla Società Adriatica di Elettricità (S.A.D.E.) del gruppo Volpi e pertanto l'avvio proprio di queste produzioni, che richiedevano grandi quantità di energia, rispondeva alla strategie e agli interessi imprenditoriali di tale gruppo.
La seconda area interessata dal processo di industrializzazione degli anni '20 fu quella Ovest, oltre il canale Ovest (scavato nel 1925) e verso via Fratelli Bandiera. Qui si insediarono produzioni assai diversificate ed imprese di piccole e medie dimensioni di provenienza locale o regionale, attratte soprattutto dagli incentivi statali e dalla vicinanza delle vie di comunicazione stradali (come ad esempio le officine meccaniche dei Fratelli Berengo, la Galileo, il Feltrificio veneto).

Il Porto Petroli

Nel 1923 divenne operativo anche il cosiddetto Porto Petroli, per le navi che trasportavano i petroli, una materia prima che era stata importata a Venezia a partire dal 1873. La realizzazione del Porto Petroli avvenne con un po' di ritardo rispetto agli altri insediamenti della prima zona poiché l'iniziale progetto, che prevedeva la collocazione dei depositi petroliferi accanto agli stabilimenti industriali, venne

respinto dal Ministero. Fu quindi necessario presentare un secondo progetto che spostava i depositi petroliferi in un'area posta a est del canale Brentella, in una sacca con apposito bacino per le navi, collegata alle industrie attraverso una strada raccordata con la ferrovia.

L'incremento maggiore di stabilimenti si ebbe tra il 1925 e il 1928; a quest'ultima data Porto Marghera appare come un centro industriale con una prevalenza di aziende medie e medio grandi.

Le tipologie di imprese furono principalmente quelle legate alla lavorazione di materie prime che venivano trasportate via nave, in particolare:

- chimiche per la produzione di fertilizzanti fosfatici (Veneta Fertilizzanti, poi Montecatini) e concimi azotati (Vetrocoke Azotati dal 1937), per la produzione di coke e vetro (Vetrocoke) e poi nel 1937 per la produzione del plexiglas, una vetroresina molto innovativa;
- metallurgiche e cantieristiche (i Cantieri Breda, i Cantieri navali e Acciaierie di Venezia poi Acciaierie venete poi Ilva);
- elettrometallurgiche per la produzione di allumina (Montecatini Ina e Sava) e di leghe di alluminio e magnesio (Lavorazione Leghe Leggere); l'alluminio avrebbe avuto molta fortuna specie negli anni della Seconda Guerra Mondiale, quando sarebbe divenuto una componente di base per le produzioni aereonautiche militari; venne poi a sostituire il ferro nelle leghe e il rame nella elettrotecnica (negli anni Cinquanta sarà ampiamente utilizzato nei consumi di massa, come ad esempio per le lattine di birra).

Nel censimento Istat del 1927 (nel quale venne rilevato il numero degli addetti per classe industriale) il settore che a Porto Marghera presentava il maggior numero di insediamenti e di addetti era quello chimico (con 12 insediamenti e 1820 addetti concentrati nella classi di dimensioni maggiori tra i 101-500 e 501-1000 addetti) e in quest'ambito l'impianto chimico di maggiori dimensioni era Vetrocoke. Seguivano in ordine di importanza i cantieri navali (Cantieri Navali e Acciaierie di Venezia e la Breda).

Per concludere, nella nascita e nello sviluppo di Porto Marghera si possono individuare alcuni elementi caratterizzanti:

- la forte concentrazione finanziaria, industriale, territoriale che coinvolse i principali gruppi protagonisti dello sviluppo economico italiano tra le due guerre, alcuni collegati alla finanza internazionale (Montecatini, S.A.D.E., Fiat, Breda);
- il ruolo fondamentale assunto dalla Società Porto Industriale come soggetto propulsore della nascita e dello sviluppo di Porto Marghera;
- l'ininterrotta copertura dello Stato che consentì appoggi ed agevolazioni ai gruppi industriali protagonisti della creazione di Porto Marghera, facendosi carico nella fase iniziale di tutte le opere pubbliche.

Lo sviluppo di Porto Marghera tra la fine degli anni Venti e la fine degli anni Trenta si accompagnò a due fenomeni di estrema importanza per il territorio veneziano e veneto.

1. Il progressivo ma inarrestabile declino sia occupazionale che economico delle

industrie tradizionali del centro storico veneziano, accentuato anche dagli effetti della Grande Guerra (Arsenale e industria marinara cittadina, industria del vetro, del merletto, Mulino Stucky, Cotonificio veneziano, la Jungans). La forza lavoro di tali imprese rimasta disoccupata non beneficiò degli insediamenti di Porto Marghera, poiché le industrie qui insediate ricorsero alla manodopera scarsamente specializzata di origine contadina proveniente dalle campagne circostanti; (la crisi delle imprese del centro storico si manifesterà in modo drammatico negli anni Cinquanta).

2. Una profonda differenziazione tra la realtà produttiva di Porto Marghera e quella della restanti province della regione. Le produzioni chimiche ed elettrometallurgiche di medie o grandi dimensioni presenti a Porto Marghera, in larga parte destinate al mercato nazionale ed internazionale, rappresentavano qualcosa di diverso rispetto alle realtà produttive dell' entroterra veneto. Nonostante tali diversità, Porto Marghera non costituì un elemento di rottura, convivendo in modo non conflittuale con il modello produttivo delle altre province venete (ossia un modello basato sulla diffusione nel territorio di imprese di dimensioni ridotte e in settori dedicati prevalentemente alla produzione di beni di consumo).

Anni Trenta: la grande crescita

Porto Marghera risentì degli effetti della Grande crisi iniziata nel 1929 in modo meno drammatico rispetto ad altri porti; vi fu sì un rallentamento economico generale, ma esso fu superato grazie ad una politica di agevolazioni fiscali, all'abolizione del sovraprezzo dei terreni, al potenziamento del polo chimico ed elettrometallurgico.

Già nel 1933 si concluse il periodo di stasi e iniziò un periodo di vera espansione determinato anche dagli effetti della politica autarchica (1935-1939) e delle crescenti commesse belliche del regime. Infatti dal 1935 alla seconda guerra mondiale il numero degli addetti triplicò accompagnandosi ad una crescita del prodotto.

La struttura produttiva di Porto Marghera apparve pertanto ormai consolidata e in via di potenziamento con una netta prevalenza dei grandi gruppi industriali nel settore dell'allumina (componente necessaria per l'ottenimento dell'alluminio, metallo necessario all'industria bellica nazionale), dei fertilizzanti (per il settore agricolo alimentato dalla campagna connessa alla "battaglia del grano"), del comparto petrolifero e conseguentemente di fabbriche elettrochimiche ed elettrometallurgiche che rispondevano alle esigenze della politica di autarchia avviata dal regime fascista e della fase di preparazione bellica.

In sostanza, nel periodo tra la fine dagli anni Trenta e lo scoppio della seconda guerra mondiale il polo industriale assunse e consolidò un profilo eminentemente elettrometallurgico, elettrochimico e chimico ad alta intensità energetica. Le industrie più importanti di quegli anni divennero la Sava che produceva allumina e alluminio (nel 1939 aveva 2940 addetti) di cui Porto Marghera era il maggiore centro italiano, cui seguì la Vetrocoke con 2180 dipendenti e Ilva con 1600 dipendenti.

Effetto complementare della grande espansione del porto industriale fu la creazione di una rete infrastrutturale stradale e marittima che avvenne con l'allestimento

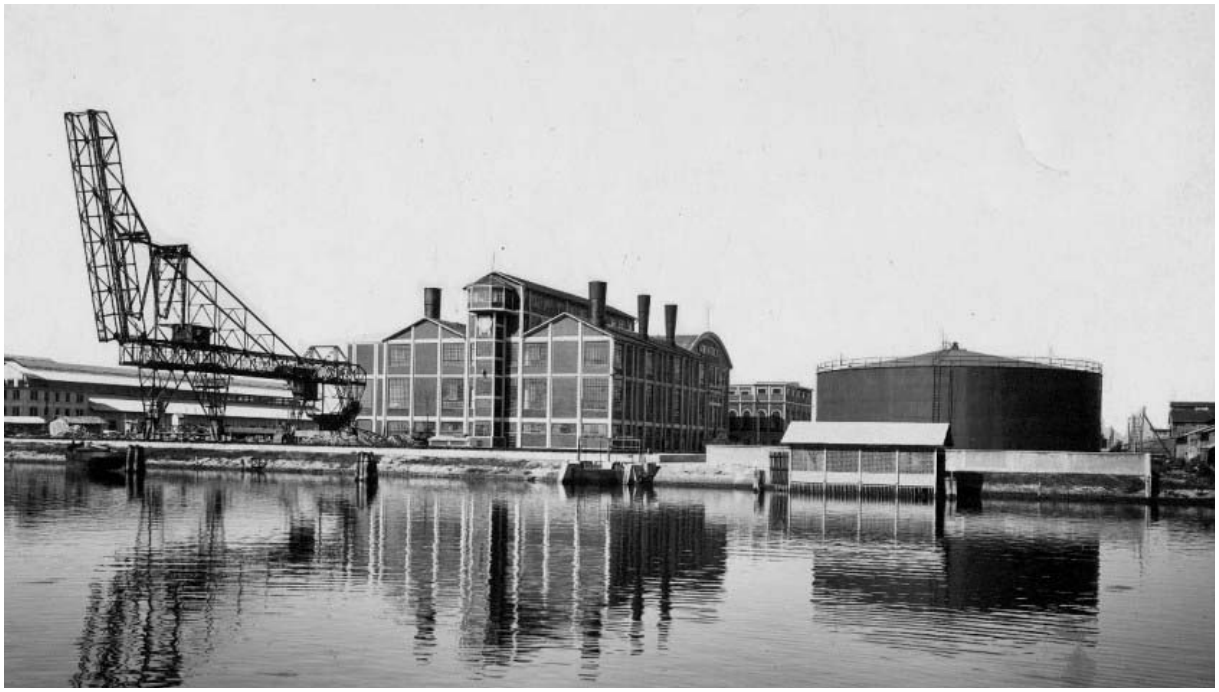
del Molo A, l'ampliamento della Stazione Marittima, la costruzione dell'autostrada Venezia-Padova inaugurata nel 1934, la costruzione del ponte automobilistico translagunare nel 1933.

La seconda guerra e i bombardamenti

Durante la seconda guerra mondiale Porto Marghera fu colpita da una massiccia serie di bombardamenti sugli impianti e anche sul quartiere urbano. Furono colpiti soprattutto gli stabilimenti di Agip, Irom, Vetrocoke e Vetrocoke Azotati, Sirma, Sava, Ilva, Breda, Cita. Dentro gli stabilimenti vennero allestiti dei rifugi antiaerei, che in alcuni casi furono centrati e sbriciolati dalle bombe poiché costruiti in semplice muratura e privi di strutture in ferro, il cui uso fu proibito dal regime anche in edilizia.

1936. Porto Marghera, Montecatini Ina, lo stabilimento in costruzione (Comune di Venezia, Fondo fotografico Giacomelli)

1928. Porto Marghera, visita di Mussolini alla zona industriale accompagnato da Giuseppe Volpi (Comune di Venezia, Fondo fotografico Giacomelli)



1929. Porto Marghera. Centrale termoelttrica Sade (Enel)

1940. Porto Marghera. Montecatini fertilizzanti, banchine sul canale industriale nord (Comune di Venezia, Fondo fotografico Giacomelli)

1944, 13 luglio. Porto Marghera, bombardamenti su Vetrocoke (Vetrocoke Italiana Coke)

1946-1970: il secondo dopoguerra, il boom economico e la nascita del Petrolchimico

Il contesto italiano ed europeo

Gli effetti del secondo conflitto mondiale furono particolarmente pesanti: miseria, disoccupazione, distruzioni. Le grandi fabbriche vennero in gran parte danneggiate o distrutte, così pure le infrastrutture e le vie di comunicazione. I primi governi della Repubblica Italiana (Alcide De Gasperi e Luigi Einaudi) puntarono soprattutto sugli aiuti previsti dal piano Marshall (ossia quel piano con cui gli Stati Uniti concessero ai paesi europei aiuti e prestiti a basso interesse) che consentirono di risanare la bilancia dei pagamenti e di favorire la ripresa industriale. . Nel 1950 si concluse la ricostruzione post-bellica ed ebbe inizio una lunga fase di crescita (il cosiddetto 'boom' o 'miracolo' economico) che interessò in particolar modo l'Italia del nord; fu soprattutto il settore industriale ed in particolare l'industria meccanica, siderurgica e chimica a svilupparsi maggiormente e ciò produsse una veloce crescita della ricchezza, la stabilità monetaria, la ripresa dell' occupazione (nel 1953 fu aperto lo stabilimento Fiat di Mirafiori). Il periodo post bellico fu inoltre caratterizzato da un forte aumento demografico che si verificò con maggiore intensità nel Sud d'Italia; ciò mise a disposizione delle industrie molta manodopera, gran parte della quale proveniente dal Meridione d'Italia e dal settore agricolo (in netta regressione). Il basso costo del lavoro consentì di tenere bassi i prezzi dei prodotti rendendoli particolarmente competitivi sui mercati esteri.

Tale crescita fu resa possibile anche dalle politiche liberistiche dei governi post-bellici, politiche che favorirono le esportazioni e il libero scambio e che, in paesi come l'Italia dove la domanda interna era particolarmente debole, diedero slancio all'economia. Dal punto di vista energetico questo sviluppo fu quasi interamente sostenuto dal petrolio che fino agli anni '70 era disponibile in abbondanza e a basso costo. Dal 1957 prese avvio su scala industriale la produzione di materie plastiche dalla sintesi degli idrocarburi ed in particolare del polipropilene, grazie ai metodi di polimerizzazione. Il polipropilene è una resina termoplastica che ha invaso il mercato in tutti i settori: dall'industria automobilistica, agli elettrodomestici, agli oggetti di uso domestico (i consumi di massa).

A partire dal 1953 si chiuse la fase integralmente liberista che aveva caratterizzato il secondo dopoguerra. In quell'anno nacque l'Ente nazionale idrocarburi Eni (assorbendo Agip l'azienda petrolifera italiana fondata durante il fascismo), ossia l' ente pubblico che da allora gestì le risorse energetiche del paese, fra cui il metano della Val Padana. Sotto la presidenza di Enrico Mattei, Eni potenziò le attività di raffinazione e di estrazione, fornì alle imprese energia a basso costo, diversificò i settori di investimento (dalla petrolchimica alle autostrade, dall'industria della gomma alle fibre sintetiche). L'IRI (Istituto per la riconversione industriale), l'ente economico dello Stato, venne ad estendere il proprio controllo al settore siderur-

gico, cantieristico, alle compagnie di navigazione, all'elettricità e alla telefonia. Nel 1956 fu istituito il Ministero delle Partecipazioni statali che doveva coordinare le aziende possedute o sostenute dallo Stato. Nel 1962 l'energia elettrica venne nazionalizzata (Enel) per garantire la gestione pubblica delle risorse energetiche e la loro distribuzione a prezzi controllati.
Ad inizio degli anni Sessanta la fase di sviluppo si era in parte arrestata. Fallirono diverse aziende e aumentò la disoccupazione. Ciò provocò profondi mutamenti: le piccole e medie imprese vennero assorbite da quelle di maggiori dimensioni e queste avviarono processi di fusione. Questo processo di fusione e accorpamento non rimase confinato entro l'ambito nazionale e le maggiori imprese nazionali entrarono a far parte di società multinazionali. La crisi inoltre indusse gli industriali a innovare i processi produttivi ed ad investire in nuove tecnologie per rendere più competitiva l'industria italiana sui mercati esteri. Dal 1966 si verificò una fase di ripresa che tuttavia non produsse consistenti miglioramenti sociali nella popolazione: la disoccupazione rimase alta, i salari restarono stazionari e si verificò un preoccupante aumento dei prezzi. Nel 1967 iniziò una lunga fase di lotte operaie all'interno dei maggiori complessi industriali (Alfa Romeo, Breda, Montedison, Fiat) che sfociò nell'autunno caldo del 1969 con una lunga serie di scioperi specie nel settore dei metalmeccanici per il rinnovo del contratto nazionale. Questo movimento di protesta, che si è protratto fino a metà del decennio successivo ed ha coinvolto molte fasce sociali, ha contribuito ad introdurre notevoli e molteplici cambiamenti nella società italiana: furono approvate la riforma delle pensioni, la riforma sanitaria, lo Statuto dei lavoratori (che garantiva il rispetto dei diritti costituzionali nelle fabbriche e le libertà sindacali), la legge sul divorzio (1974), il nuovo diritto di famiglia.

Venezia e Porto Marghera

La ripresa del secondo dopoguerra

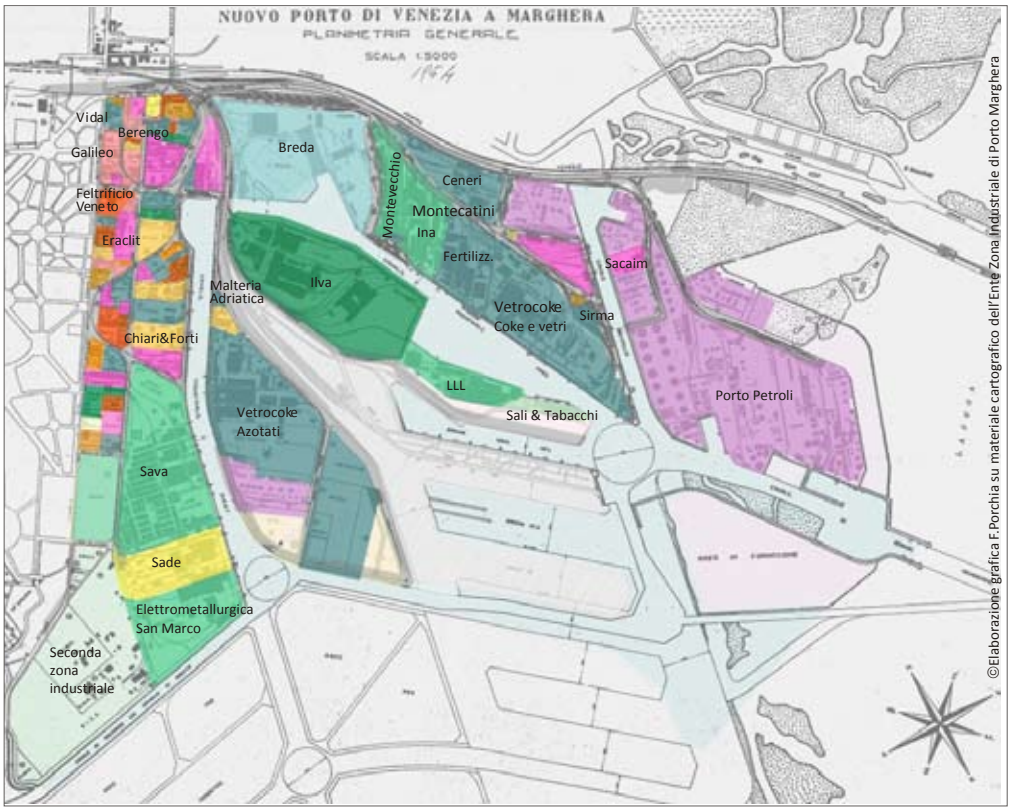
I massicci bombardamenti avvenuti durante il secondo conflitto mondiale causarono grandi distruzioni, danneggiamenti e la chiusura di molti insediamenti industriali. Occorreva non solo ricostruire o riparare gli impianti, ma anche affrontare altri problemi legati alla difficoltà dei rifornimenti di materie prime (carbone, bauxite e materiali ferrosi), al crollo della domanda e alla sovrapproduzione di materiali quali l'allumina utilizzata nel periodo bellico.
Gli aiuti del piano Marshall e la derequisizione degli stabilimenti consentirono di avviare la ricostruzione degli impianti e delle infrastrutture danneggiate e ciò permise, in tempi relativamente brevi, la ripresa delle attività e dell' occupazione. Questa infatti passò da circa 20.000 addetti del 1949 ai 26.000 del 1955. Negli anni Cinquanta erano già insediati i più grandi gruppi industriali del paese: Fiat, Montecatini, Agip, Breda, Ilva. A Marghera era presente l'intero ciclo dell'alluminio gestito da Montecatini Ina, dalla Sava e dalla Società Lavorazione Leghe Leggere (LLL): dalla bauxite all'allumina, dall'allumina all'alluminio metallico e dall'alluminio ai semilavorati (lamiere, tubi e profilati). Queste produzioni si erano insediate a Mar-

ghera per due ragioni: il trasporto via nave della materia prima e la disponibilità di energia elettrica.
Vi erano poi le produzioni legate alla raffinazione del petrolio (svolti in particolare dall'Irom, nata dalla fusione dell' Agip con la Anglo Iranian Oil Company), prodotto questo che, dalla fine della seconda guerra mondiale, giunse in abbondanza dai giacimenti mediorientali e a basso costo.
Erano inoltre presenti le lavorazioni chimiche legate alla produzione di acido solforico per l'industria dei detersivi e dei concimi complessi (Montecatini Fertilizzanti) e di concimi azotati (Vetrocoke Azotati).

La Sice Edison

Ad inizio degli anni Cinquanta si insediò a Porto Marghera la Edison, la società lombarda produttrice di energia elettrica, che qui avviò la produzione di sostanze chimiche. I primi impianti della Sice (Società industrie chimiche Edison), inaugurati nel 1951, producevano, grazie ad un brevetto della società americana Monsanto, acetilene dal metano e da questa sostanza, cloro-soda e cloruro di vinile monomero e polimero, materie prime per la plastica e per i detergenti. La Sice costruì i primi stabilimenti nell'estrema zona Ovest e da qui si estese progressivamente verso sud, sino ad occupare le aree oltre il canale Ovest, in quella che sarebbe diventata la seconda zona industriale. I nuovi impianti facevano capo a diverse società di comproprietà della Edison (Siai, Sodici, ICPM, Acsa) e producevano varie linee di prodotti (acido solforico, acido fluoridrico, acetati). Per costruire i nuovi impianti in queste aree, la Edison e la Montecatini dovettero procedere a interventi di imbonimento, ossia di riempimento e prosciugamento, poiché si trattava di terreni in gran parte occupati da barene. A questo scopo Edison e Montecatini utilizzarono i cosiddetti 'fanghi rossi', ossia i residui delle lavorazioni industriali.
Negli anni in cui Edison avviava queste nuove produzioni occupando le aree a sud della prima zona industriale e la seconda zona industriale, gli enti pubblici competenti sul territorio (Comune, Provincia, Provveditorato al Porto, Camera di Commercio Industria e Agricoltura) costituirono nel 1954 un consorzio con il nome di "Consorzio per lo sviluppo del Porto e della zona industriale di Marghera". Il suo compito doveva essere quello di 'governare' lo sviluppo industriale in modo equilibrato e pianificato, decidendo quali e dove avrebbero dovuto sorgere nuovi insediamenti industriali e le nuove produzioni. Il Consorzio convenne di ampliare l'area industriale in direzione sud, denominata seconda zona industriale, tra la provinciale Venezia-Padova, la Malcontenta-Fusina e il canale Naviglio Brenta. Nelle intenzioni del Consorzio (intenzioni contenute anche nel Piano regolatore generale del 1956) questa nuova area industriale avrebbe dovuto sorgere sotto il controllo dei poteri pubblici e avrebbe dovuto favorire lo sviluppo di imprese di piccole e medie dimensioni.
Ma le cose andarono diversamente poiché, quando si procedette alla predisposizione dei nuovi lotti da assegnare alle nuove imprese e ai relativi espropri, il Consorzio constatò che l'80 per cento di quei terreni erano già stati venduti ai privati e in particolare a Montecatini e ad Edison che si erano già da tempo lì insediate o ne avevano occupato le aree.

Principali reparti produttivi negli anni Cinquanta



Combustibili: petrolio, carburanti e raffinazione: aziende del Porto Petroli

Chimiche:
- Carbochimica (distillazione carbone): Vetrocoke in zona Nord;
- Chimica per l'agricoltura (fertilizzanti): Montecatini in zona Nord e Vetrocoke Azotati in zona Ovest;
- Vetri e materiali refrattari: Vetrocoke e Sirma (zona Nord);

Elettrometallurgiche (metalli non ferrosi): Ina e Montevecchio in zona Nord), LLL e Sava in zona Ovest;

Metallurgiche: Ilva in zona Ovest

Cantieristica: Breda in zona Nord

Elettriche: centrale termoelettrica Sade in zona Ovest

Tessili: Feltrificio Veneto in zona Ovest

Costruzioni/materiali edili (tra le principali l'impresa Sacaim in zona Nord e Eraclit Venier in zona Ovest)

Meccaniche(tra le principali Galileo e officina Berengo in zona Ovest)

Alimentari (tra le principali la Chiari & Forti, la Riseria Italiana, la Malteria Adriatica, tutte in zona Ovest)

Trasporti e comunicazioni

Lavorazione vetri e ceramiche

Servizi

Altri settori (tra questi l'Emporio sali e tabacchi dei Monopoli di Stato)

Prime aziende della saconda zona: Sice (Società Industrie Chimiche Edison), Acsa (Applicazioni Chimiche Società per Azioni)

Nasce la seconda zona industriale

Pertanto la seconda zona industriale nacque e si sviluppò all'insegna dell'azione e della strategie dei più grandi gruppi industriali italiani, la Montecatini ed la Edison, e si caratterizzò quale area quasi interamente destinata alle produzioni petrolchimiche. Queste presero avvio dal passaggio dalla chimica del carbone alla chimica degli idrocarburi (metano e petrolio), passaggio che consentì la diffusione nel mercato mondiale delle materie plastiche.

A dicembre del 1965 avvenne la fusione di Edison e Montecatini, detta appunto Montedison, che costituì il maggior gruppo industriale nella chimica avanzata, in grado di controllare il 20 per cento del mercato europeo delle materie plastiche e il 10 per cento di quello delle fibre sintetiche. Lo stabilimento Montedison di Porto Marghera divenne tra i più importanti del gruppo e per tutti gli anni Settanta rimase di gran lunga il maggiore anche in termini occupazionali.

Una tappa importante nello sviluppo del polo chimico di Porto Marghera fu quella che riguardò la sostituzione, ad inizio degli anni Settanta, del ciclo dell'acetilene con quello dell'etilene, attraverso l'installazione, nella parte sud est della zona petrolchimica, dell'impianto di steam cracking per la produzione dell'etilene e del propilene.

Numerosi cambiamenti intervennero negli anni Settanta nell'area Petrolchimica, quale quella della "area chimica interconnessa" ossia un enorme bacino formato dai poli di Mantova, Ferrara e Marghera collegati da una rete di condotti (pipelines) per il trasporto delle sostanze chimiche di base. Ciò comportò la creazione di nuovi reparti e la cessazione di altri, fra cui quello della clorosoda e del CVM cloruro di vinile monomero

1955. Porto Marghera, Petrolchimico 1, reparto Am2 sala compressori (Comune di Venezia, Fondo fotografico Giacomelli)

1965. Manifestazione a sostegno operai Sirma (PRI Gaetano Zorzetto)

1966. La Terza zona industriale (Ente zona industriale di Porto Marghera)

1975. Operai in assemblea a Marghera, nel luogo chiamato Campasso (Iveser, fondo Cesco Chinello)

Dal 1971 ad oggi: dalla crisi alla riconversione

Il contesto italiano ed europeo

Nei primi anni Settanta la ripresa economica che aveva caratterizzato i paesi industrializzati a partire dal secondo dopoguerra ha subito un arresto. La crisi è stata aggravata dalla decisione dei paesi arabi di sospendere le forniture di petrolio greggio ai paesi occidentali; ciò ha provocato un enorme e sistematico aumento dei prezzi del petrolio durato dal 1973 al 1982 (il cosiddetto 'shock petrolifero').
Gran parte degli stati ha reagito alla crisi adottando politiche di tipo neoliberista che riducevano o eliminavano l'intervento dello stato nell'economia; le grandi imprese, invece, si sono incentrate sull'abbattimento dei costi di produzione, da ottenersi attraverso l'innovazione tecnologica e lo spostamento degli impianti in aree dove la manodopera e le materie prime costavano meno. Si è affermata una nuova organizzazione del lavoro che ha posto fine al modello fordista, modello prevalente negli anni Cinquanta e Sessanta. Questo nuovo modello (che ha preso il nome di toyotismo) presenta tre principali caratteristiche. La prima si fonda sul decentramento produttivo in quanto l'azienda non produce più al suo interno l'intero prodotto (la grande fabbrica di tipo fordista), ma disloca, decentra le diverse componenti a imprese minori, generalmente in luoghi ove i salari sono più bassi e vi è minore tutela sindacale e ambientale; la seconda caratteristica risiede nella flessibilità in quanto la produzione si adegua in tempi velocissimi alla domanda del mercato, ai gusti dei consumatori (laddove invece il modello fordista produceva prodotti in serie per il consumo di massa). La terza caratteristica consiste nell' organizzazione del lavoro per piccoli gruppi autonomi, fenomeno questo che ha posto fine all'organizzazione gerarchizzata della grande fabbrica, nella quale gran parte dei lavoratori realizza solo e precisamente alcune operazioni, ripetitive e dequalificate; nella nuova organizzazione del lavoro le operazioni più semplici e ripetitive vengono automatizzate o dislocate, mentre agli addetti viene affidata non solo l'esecuzione ma anche il controllo della qualità del prodotto.
Questo nuovo modello ha determinato profonde ripercussioni sul tessuto sociale e lavorativo. Alla industrializzazione delle aree periferiche (ove è stata spostata la produzione) ha corrisposto una deindustrializzazione di intere aree industriali; in queste ultime gli investimenti sono stati dirottati dal settore secondario a quello terziario (servizi, finanza, controllo dei sistemi informativi), provocando una consistente crescita occupazionale nel settore terziario e una riduzione di manodopera operaia.
In Italia la crisi della grande industria petrolchimica e siderurgica ha determinato la deindustrializzazione di intere aree del paese. A partire dagli anni Ottanta sono stati chiusi gli stabilimenti di Bagnoli, Taranto, Ottana in Sardegna; è scomparso il grande centro industriale di Sesto San Giovanni; il settore automobilistico (rappresentato dall'Alfa Romeo, Innocenti, Maserati e dalla stessa Fiat) ha conosciuto crisi

e ridimensionamenti continui. La dismissione di intere aree industriali ha aperto il problema della loro riutilizzo, soprattutto in merito alla necessità di una bonifica dei suoli inquinati o di una loro messa in sicurezza.

Venezia e Porto Marghera

La crisi industriale

A metà degli anni Settanta, anche a causa della crisi del petrolio, ha preso avvio a Porto Marghera una fase di declino che ha determinato chiusure e dismissioni con la conseguente perdita di molti posti di lavoro (negli anni '80 il polo industriale aveva perso più della metà del suo peso occupazionale).
Le cause della crisi di Porto Marghera, complesse e molteplici, rimandano a questioni generali e globali: i costi delle fonti energetiche (con la crescita dei prezzi del petrolio), l'invecchiamento degli impianti e il superamento di talune produzioni, lo spostamento e il decentramento delle imprese in altre aree più concorrenziali dal punto di vista dei costi della manodopera e delle fonti energetiche e con minori tutele ambientali.

La questione ambientale

La crisi industriale si è anche associata ad un'altra questione di estrema importanza, ossia la questione ambientale, una questione che d'altra parte accomuna Porto Marghera ad aree industriali inquinate vicine a grandi insediamenti urbani. E' a partire dagli anni Settanta che il problema della sicurezza ambientale all'interno e all'esterno delle fabbriche si è manifestato in tutta la sua complessità e drammaticità. A partire dai primi anni Sessanta, la fuga di fosgene avvenuta nel 1971 (in seguito alla quale fu imposto agli operai l'uso delle maschere) e ancora dopo l'incidente del Tdi del 2002 (quando scoppiò un incendio all'interno del Petrolchimico in prossimità di un serbatoio di fosgene), la gravità delle questioni connesse al rischio ambientale si è manifestata con forza. Tali questioni che sono emerse nel corso del lungo processo contro la dirigenza del Petrolchimico, iniziato nel 1994 e chiusosi nel 2006.
A tali complesse questioni si sono date risposte e soluzioni diverse: una parte dell'opinione pubblica è giunta a chiedere la chiusura delle lavorazioni chimiche di Porto Marghera; le istituzioni hanno invece tentato di elaborare delle soluzioni finalizzate a conciliare il mantenimento dell'industria e dell'occupazione di Porto Marghera con la salvaguardia dell'ambiente e della salute dei lavoratori e dei cittadini. Una di queste soluzioni è l'Accordo di Programma per la chimica di Porto Marghera del 1998, accordo che prevedeva la realizzazione di interventi quali la bonifica delle aree e il risanamento dei siti, la messa in sicurezza, la riduzione delle emissioni inquinanti, la fissazione dei limiti per gli scarichi in laguna, lo scavo di canali. Il rilancio produttivo doveva essere ottenuto attraverso l'adozione da parte delle aziende di tecnologie pulite allo scopo di mantenere l'occupazione industriale; il ministero dell'Ambiente, pertanto, si impegnava a ri-autorizzare il funzionamento degli impianti se questi si fossero uniformati alle prescrizioni indicate

dalle direttive dell'Unione Europea entro il limite fissato per il 2003 poi prorogato al 2006. In realtà l'Accordo di programma non ha sortito gli effetti sperati, cioè quello di avviare l'industria 'pulita' a Porto Marghera. Molte sono le ragioni di tale fallimento: il difficile e complesso iter burocratico delle procedure, l'alto costo delle bonifiche, il progressivo disimpegno delle imprese a portare avanti le operazioni di risanamento e delle aree inquinate.

Porto Marghera Oggi

Oggi Porto Marghera copre, tra prima e seconda zona, un'area di poco più di 2000 ettari - di cui circa 1300 utilizzati da industrie e 130 dal porto commerciale - ed è servita da 18 km di canali portuali, 40 km di strade interne, 135 km di binari ferroviari. Le aziende ancora attive sono circa 690 e complessivamente occupano 14.000 persone, numero che nel 1965 riguardava il solo settore chimico (sui 33.000 lavoratori complessivi). Tuttavia di queste 14.000 persone, solo il 40 per cento è attualmente impiegato nel settore industriale (imprese meccaniche e chimiche), mentre il 60 per cento è occupato nei cosiddetti 'altri settori': trasporti, logistica, attività professionali e di servizio alle imprese (dati riportati da OSSERVATORIO PORTO MARGHERA). Porto Marghera è oggi un insieme di realtà diverse e contrastanti: a scheletri di vecchie industrie si affiancano moderne strutture destinate al terziario e alla ricerca (come ad esempio il Vega), a grandi spazi destinati alla logistica e alla collocazione di grandi container si accostano aziende ancora attive.
I principali interventi di riqualificazione già attuati nella Prima zona industriale si sono collocati su gran parte dell'area nord, grazie ai finanziamenti della Comunità Europea. Alla fine degli anni '90, infatti, è stato realizzato il primo lotto destinato a Parco Scientifico Tecnologico di Venezia (Vega); sono ora in fase progettuale più o meno avanzata altri tre lotti, per un totale di 35 ettari complessivi.
Per le restanti aree le questioni di maggiore importanza da affrontare sono tre:
- l' incertezza sulla destinazione d'uso delle aree (se quindi adibirle ad area industriale, ad area residenziale, ad area commerciale, ad area direzionale);
- le incertezze sui costi e sui tempi dei processi di bonifica e l'estrema complessità dell'iter burocratici per realizzare il risanamento dei siti inquinati;
- le attese e gli appetiti speculativi sulle aree libere o liberabili.

Per risolvere questi problemi sono stati messi in atto ulteriori strumenti, l'ultimo dei quali è l'Accordo di programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del Sito di Interesse Nazionale (Sin) di Venezia e Porto Marghera del 2012. Il fine è quello di semplificare e accelerare le procedure e abbattere i costi per la realizzazione di progetti di bonifica, individuare delle modalità e delle tecnologie per la bonifica e prevedere delle agevolazioni per le imprese che intendano avviare nuove iniziative imprenditoriali o riconvertire i loro impianti.
L'attuale orientamento della amministrazione pubblica, ed in particolare quella del Comune, è quello di conservare la vocazione produttiva a Porto Marghera soprattutto per salvaguardarne l'occupazione ed evitarne la speculazione qualora fosse modificata la destinazione d'uso. Il Piano di assetto del Territorio (Pat) approvato

all'inizio del 2013 ha confermato la funzione produttiva-industriale di Porto Marghera, definendo le destinazioni d'uso e le funzioni da sviluppare nel polo industriale.
L'obiettivo della amministrazione pubblica è quindi quello di mantenere la vocazione industriale e produttiva di Porto Marghera, creando tuttavia le condizioni affinché vi si insedi, una volta terminate le bonifiche, una industria diversa, ossia quella legata al settore della green economy per la produzione di materie prime rinnovabili e di soluzioni energetiche alternative. Uno dei progetti in fase avanzata di realizzazione è il progetto di "Ecodistretto di Marghera" un polo produttivo per il recupero e il trattamento dei rifiuti urbani e speciali non pericolosi. Altro progetto in via di definizione è quello della realizzazione di un impianto per la lavorazione di semi oleosi (un impianto che dovrebbe assorbire le maestranze di Vinyls una impresa fallita con un gran numero di lavoratori rimasti disoccupati).

1966. Montecatini Fertilizzanti - poi Parco scientifico-tecnologico (Ente zona industriale di Porto Marghera)

2000. Il parco scientifico tecnologico (Comune di Venezia, Osservatorio fotografico)

2011. Porto Marghera, edificio in demolizione

4.

APPROFONDIMENTO TEMATICO: IL LAVORO

Gli anni Trenta e Quaranta

Completata la costruzione di gran parte degli stabilimenti della prima zona, Porto Marghera è divenuto negli anni Trenta uno dei porti industriali più importanti d'Italia.

Nella fase iniziale (1920-1928) l'occupazione ha avuto un ritmo di crescita relativo (dai 5000 lavoratori nel 1928 ai 6.500 nel 1935); alla fine degli anni Trenta si è verificato un incremento senza precedenti, raggiungendo i 15.000 lavoratori (da PETRI R., La frontiera). Questo incremento era in gran parte legato all'aumento delle produzioni di materiale bellico commissionate dal regime fascista (soprattutto nel settore dell'acciaio e dell'alluminio).

Dei complessivi 15.000 lavoratori presenti a Porto Marghera nel 1939, oltre il 90 per cento era impiegato in imprese elettrometallurgiche, elettrochimiche e chimiche di dimensioni medio-grandi: Sava, Vetrocoke, Montecatini. La metà degli operai (7.400 su 15.000 complessivi) lavorava nei settori della produzione dell' alluminio, dello zinco, delle leghe leggere, del carburato di calcio.

Nel 1939 lo stabilimento che occupava il maggior numero di operai (quasi 3.000) era la Sava (Società Anonima Veneta Alluminio di proprietà della società veneziana Barnabò e da un gruppo svizzero Alusuisse) che produceva allumina e alluminio, metallo utilizzato soprattutto nella aereonautica; altra impresa con oltre 2.000 impiegati era la Vetrocoke, di proprietà della famiglia Agnelli e produceva coke attraverso la distillazione del carbone e vetro utilizzando il gas degli impianti di cokeria.

Stabilimento	Prodotti	Proprietà	Addetti
Sava	Alluminio, allumina	Aiag-Alusuisse	2940
Vetrocoke	Coke gas. Vetro	Ifi-Fiat	2180
Ilva	Acciaio	Iri	1600
Ina	Allumina	Montecatini	1450
LLL	Leghe leggere	Sava/Montecatini	1320
Vetrocoke Azotati	Concimi, etilene, ecc.	Ifi Fiat	900
San Marco	Carburo di calcio	Sade/gruppo Barnabò	870
Società italiana Zinco	Zinco e cadmio	Montecatini	840
Veneta Fertilizzanti	Concimi, criolite, ecc	Montecatini	700
Breda	Navi	Gruppo Breda	600
Agip	Prodotti petroliferi	Amministrazione statale	530
Totale			13.930

1939. Porto Marghera, le fabbriche con oltre 500 addetti (fonte R. Petri, La frontiera industriale, Milano 1990)

La provenienza degli operai

A Porto Marghera avrebbe dovuto trasferirsi una parte della manodopera impiegata nelle attività industriali del centro storico ed insulare, risolvendo conseguentemente uno dei maggiori problemi della città, ossia il suo sovraffollamento. In realtà le cose andarono diversamente, poiché la forza lavoro impiegata nelle nuove industrie di Porto Marghera non proveniva dal centro storico bensì dall'entroterra, dai comuni limitrofi di Dolo e Mirano (più del 90 per cento risiedeva nell'area del Brenta-Dese); si trattava perlopiù di lavoratori di origine contadina, privi di qualsiasi specializzazione, particolarmente adattabili alle condizioni ambientali e alle rigide disposizioni organizzative. La domanda di operai specializzati e di tecnici fu molto ridotta e risolta perlopiù attingendo da altre regioni. La formazione degli operai avveniva all'interno della fabbrica, affidata negli anni Trenta al personale dell'Istituto veneto per il lavoro che realizzava dei corsi per addetti ai forni elettrici, per tornitori, aggiustatori meccanici e saldatori.

Il lavoro in fabbrica rappresentava per costoro un riscatto sociale dalla condizione contadina, assicurando uno stipendio sicuro e non sottoposto alle fluttuazioni e alle incertezze dell'attività agricola. In ogni caso, i primi operai (fino al secondo dopoguerra) continuarono a vivere in campagna, non recidendo i rapporti con l'originaria comunità e mantenendone la cultura e i valori di fondo. In molti casi gli operai alternavano il lavoro in fabbrica con altre attività occasionali, in alcuni casi con il lavoro nei campi.

Le condizioni di lavoro

Negli anni Ottanta sono state raccolte numerose interviste ad operai nati tra il 1900-1910 i quali avevano lavorato a Porto Marghera negli anni Trenta e Quaranta. Queste interviste ci forniscono informazioni sul processo produttivo e sulle modalità di esecuzione delle mansioni (da PIVA F., *Contadini in fabbrica*).

Gli operai ci raccontano che in quegli anni gran parte delle lavorazioni venivano realizzate manualmente e senza mezzi di protezione, con impianti scarsamente sottoposti ad interventi di manutenzione. Inoltre vi era da parte di molte imprese un diffuso ricorso al lavoro stagionale e precario (gli operai di origine contadina alternavano il lavoro in fabbrica con il lavoro agricolo o con altri impieghi occasionali) e vigeva un' estrema mobilità che consentiva all'azienda di licenziare e riassumere con una certa facilità a seconda delle esigenze della produzione.

A seguito dell'Accordo di Palazzo Vidoni del 1925 e delle leggi fasciste, lo sciopero e le rappresentanze dei lavoratori erano vietate. Ai lavoratori veniva tolta ogni libertà di difesa e contrattazione dei propri interessi. Si hanno notizie di scioperi nel 1927 alla Breda a seguito dei quali viene arrestata la commissione interna; nel dicembre 1943 per la prima volta a Porto Marghera furono realizzati alcuni scioperi organizzati per questioni di carattere salariale.

Nella fabbrica vigeva un clima di assoluta intimidazione e ricatto nei rapporti tra lavoratori e "capi", ma anche di sospetto tra gli stessi lavoratori.

Gli anni Cinquanta

l'occupazione

Nel 1948, superati gli effetti della seconda guerra mondiale (che aveva provocato la chiusura e la distruzione di molti stabilimenti), l'occupazione si assestò ai livelli precedenti alla guerra (16.000 lavoratori), per iniziare a crescere nei primi anni Cinquanta (22.500 lavoratori) e raggiungere a metà degli anni Sessanta il momento di massima espansione occupazionale (33.000 lavoratori).
Questo aumento di occupazione era legato anche al grande sviluppo dell'industria chimica nella seconda zona industriale, la cosiddetta area Petrolchimica. La crescita dell' occupazione determinò anche un aumento generale di popolazione e contribuì allo sviluppo demografico della terraferma. Fino a tutti gli anni Settanta Porto Marghera continuò a richiamare manodopera dall'intera regione.
In tutte le fabbriche di Porto Marghera vigeva l'obiettivo di aumentare la produzione attraverso la razionalizzazione della organizzazione del lavoro e l'impiego di nuovi macchinari, secondo un modello produttivo già da tempo diffuso nei paesi occidentali, il cosiddetto modello fordista-taylorista. L'organizzazione scientifica del lavoro industriale è stata teorizzata e diffusa da F. Taylor e ha preso il nome di taylorismo; essa si prefiggeva di raggiungere il massimo della produttività e maggiori profitti. Per ottenere ciò occorreva perfezionare i tempi di lavoro e il loro rendimento, sostituendo operazioni complesse e differenziate con movimenti elementari da ripetersi sempre nello stesso modo (catena di montaggio). Non occorreva pertanto più una manodopera qualificata (visto che i processi produttivi erano semplificati e meccanizzati), che pertanto poteva essere pagata molto meno.

Le condizioni di lavoro

Negli anni Cinquanta la condizione operaia rimase molto dura soprattutto per le condizioni di lavoro: pesante orario di lavoro (48 ore lavorative), grande frequenza di incidenti e di malattie professionali che non venivano riconosciute; inoltre molte imprese affidavano i lavori più duri a ditte appaltatrici nelle quali i lavoratori erano pagati meno ed erano meno tutelati (la Montecatini fertilizzanti delegava alle ditte appaltatrici l'insacco del concime).
Ad esempio alla Sava, dove si produceva alluminio e allumina, i forni erano disposti nei capannoni su quattro file, in un ambiente che raggiungeva temperature elevatissime (70-80 gradi, in quanto l'alluminio fonde a 1200 gradi). Gli operai lavoravano direttamente sopra il forno, costretti, per prelevare il metallo, a rompere con delle barre la superficie solida che si costituiva. Questo procedimento provocava schizzi di alluminio incandescente. Il calore era tale che gli operai si coprivano il viso con la vaselina per proteggersi dalle ustioni.
Nel 1955 furono introdotti dei miglioramenti, come ad esempio dei martelli pneumatici al posto delle barre per spezzare la superficie solida. Il calore e il carico di lavoro provocavano comunque un elevato numero di infortuni e malattie (pleuriti, bronchiti, polmoniti, eczemi, reumatismi) (cfr. O. FAVARO, *Il cardellino in gabbia*).
Alla Vetrocoke Azotati il lavoro era particolarmente pericoloso a causa dell'uso del gas ad alta pressione in alcuni reparti; qui gli operai lamentavano continui dolori

alla testa per le innumerevoli perdite di gas. Qualche operaio racconta che «quando uscivano gli acidi, i gas [...] avevamo un cardellino, una gabbietta con un cardellino ... Quando il cardellino moriva per via di questo gas, scappavamo via tutti». Alla Vetrocoke si lavorava 42 ore settimanali (con 4 ore di recupero), con un riposo settimanale di 24 ore; in seguito il sistema di distribuzione dei turni fu modificato di modo che il giorno di riposo cadeva solo ogni due mesi lavorativi.

Le condizioni di lavoro al Petrolchimico

Le condizioni dell'ambiente di lavoro erano gravi e nocive soprattutto al Petrolchimico: ambienti poco areati, spazi angusti, temperature altissime, polveri, fumi, fughe di gas.

I lavoratori, secondo le testimonianze raccolte, respiravano mercurio e cloro allo stato gassoso, senza maschere né aspiratori, in mezzo a campi elettro-magnetici; i testimoni ricordano un inconfondibile cattivo odore, il colorito giallognolo che con insistenza usciva dai camini, le eruzioni cutanee (da ZAZZARA G., *Il Petrolchimico*).

Per quanto riguarda il Cvm (cloruro di vinile monomero), una delle produzioni principali della fabbrica, è un gas incolore e dolciastro, i cui danni dall'organismo andavano dal calo del desiderio sessuale al cancro; se respirato a concentrazioni troppo alte provocava alterazione dello stato psicofisico, tanto che esisteva, nel gergo operaio, la "sbronza" da Cvm. Ma la voce che fosse usato negli ospedali, per anestetizzare i pazienti, rassicurava i lavoratori. Il Cvm aveva anche la proprietà di raffreddare e, d'estate, non era raro che venisse utilizzato per tenere al fresco angurie e lattine di birra.

Estremamente dure erano le condizioni del reparto di polimerizzazione in emulsione, il Cv6, dove il cloruro di vinile veniva trasformato in Pvc, la plastica più comune. Questo reparto venne creato nel 1956. Agli operai spettava la pulizia all'interno delle autoclavi e questa operazione viene così ricordata: gli addetti si calavano all'interno delle autoclavi ("nel ventre perfido di queste balene per grattargli la pancia" riportano i testimoni), sospesi come burattini e armati di mazza e scalpello, per scrostarne le pareti, stando per ore a temperature elevatissime, tra polvere e gas. Particolarmente duro era anche il lavoro degli insaccatori, mansione affidata a cooperative esterne.

Alla "Petrolchimica" l'esperienza del lavoro era legata alle specificità degli impianti a ciclo continuo, integrati tra loro e sempre in movimento. I prodotti - liquidi, resine, gas, granuli - erano frutto di combustioni, scissioni, reazioni. Usando un linguaggio tecnico, quella petrolchimica era un'industria ad alta intensità di capitale e a "bassa intensità di lavoro" in quanto ci voleva una elevata entità di investimenti per metterla in marcia ma una ridotta quantità di personale rispetto ad un'azienda meccanica o tessile.

L'organizzazione sindacale

Per tutti gli anni Cinquanta, nella fabbrica vigeva un clima di intimidazione volto a limitare ogni forma di rivendicazione e di lotta e le libertà sindacali erano assai limitate.

Al Petrolchimico i testimoni raccontano che ex poliziotti ed ex guardie carcerarie, chiamati significativamente "capo bastone", controllavano i reparti e il perimetro

degli stabilimenti. L'azienda vigilava sulla condotta individuale: ai lavoratori zelanti toccavano "omaggi" che il sindacato della Cgil definiva "premi antisciopero"; a coloro che avevano lavorato in modo "inferiore al normale" venivano recapitate lettere di ammonizione.
Nel 1953 ad Ilva, ad esempio, alcuni operai vennero licenziati perché avevano fatto entrare dei rappresentanti sindacali; non si potevano affiggere volantini o manifesti nei luoghi di lavoro (da FAVARO O., *Il cardellino in gabbia*). Non si poteva circolare liberamente tra i reparti e gli attivisti sindacali erano emarginati e isolati all'interno della fabbrica, in alcuni casi potevano essere licenziati.
Gli operai erano rappresentati dalle Commissioni interne. Esse erano un organismo unitario elettivo nato nei primi anni del Novecento, soppresso con il patto Vidoni del 1925 e poi ristabilito nel 1943. Il loro ruolo era quello di vigilare sul rispetto dei contratti di lavoro e sulla salvaguardia dei diritti acquisiti, ma non avevano poteri di contrattazione.
Le prime rivendicazioni ebbero come principale obiettivo l'aumento salariale e l'adeguamento al costo della vita. Nel 1945 venne indetto il primo sciopero generale per ottenere dei miglioramenti salariali, a cui ne seguirono altri in numerosi stabilimenti. Nel marzo 1950 presso il cantiere Breda (entrato in una progressiva crisi dovuta alla fine delle commesse belliche) si aprì una lunga e drammatica fase di scioperi e occupazioni per protestare contro i licenziamenti realizzati dall'azienda; in quell'occasione la polizia sparò sui lavoratori (questi avvenimenti sono stati raccontati da Gianni Rodari nel ruolo di inviato speciale dell'Unità).
Nel complesso gli anni Cinquanta sono considerati anni di debolezza delle lotte operaie e del movimento sindacale; i risultati ottenuti, infatti, sia dal punto di vista della difesa dell'occupazione (i licenziamenti furono particolarmente pesanti a causa delle ristrutturazioni tecnologiche) sia del miglioramento delle condizioni lavorative (orari, salari) non sono stati di grande rilievo.

Gli anni Sessanta e Settanta

L'occupazione

A metà degli anni Sessanta, Porto Marghera raggiunse il momento di massima espansione occupazionale (33.000 lavoratori). Metà di questi lavoratori erano impiegati nel settore chimico e, soprattutto il Petrolchimico, assorbiva circa la metà dei lavoratori di Porto Marghera (da Zazzara G., *Il Petrolchimico*).

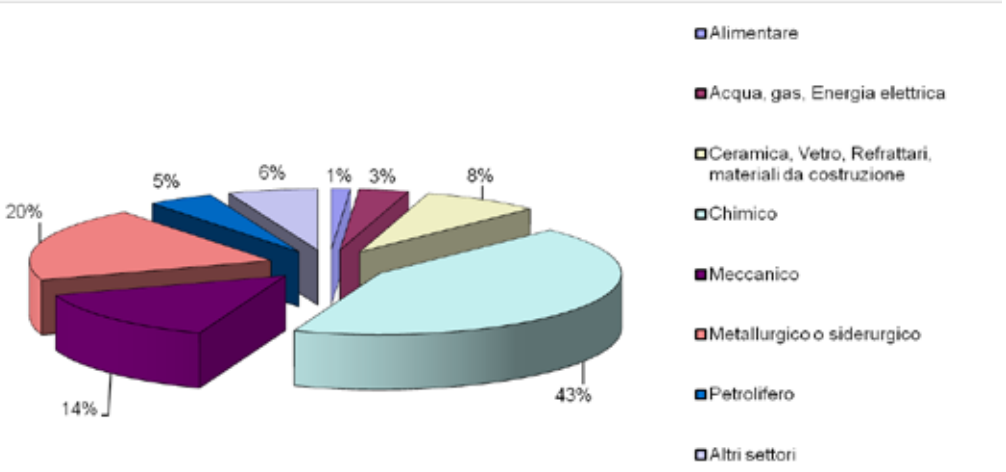
Le lotte operaie

Gli anni '60 (in particolare il cosiddetto l'autunno caldo 1968) segnarono un periodo di grandi lotte e cambiamenti. Porto Marghera divenne uno dei centri industriali più combattivi del paese. Tale ondata di mobilitazioni portò importanti progressi: la firma del contratto dei metalmeccanici nel 1963 e la firma del contratto dei lavoratori del Petrolchimico nel luglio del 1968 (Chinello C., *Operai a Marghera*). Questi due contratti segnarono un'importante svolta perché si affermò il diritto di contrattazione in fabbrica ed il potere dei lavoratori sull'organizzazione del lavoro.

Le principali conquiste riguardarono l'aspetto salariale e contrattuale: la riduzione dell'orario lavorativo da 48 a 40 ore, la regolamentazione dei dritti sindacali (permessi, affissione della stampa, diritto di assemblea in fabbrica) e il riconoscimento di incrementi salariali uguali per tutti. A fine anni Sessanta, nacque una nuova forma di rappresentanza operaia i Consigli di fabbrica, organi collegiali che riunivano i delegati di linea o di reparto o di officina eletti direttamente dai lavoratori.

Nei Consigli di fabbrica erano rappresentati tutti i reparti con un numero di delegati proporzionale al numero degli addetti (alcuni Consigli di fabbrica potevano superare i 300 delegati) e pertanto costituirono uno strumento di rappresentanza diretta più articolata e completa di quanto potesse essere la commissione interna.

Il modello della lotta operaia (di contestazione del modello autoritario e gerarchico dei rapporti di lavoro) si allargò ed estese anche ad altri aspetti della vita sociale, producendo un generale processo di riforma.



1965. Occupazione a Porto Marghera per settore di attività (da Osservatorio Porto Marghera, Autorità Portuale. Comune di Venezia, Ente zona Industriale Porto Marghera)

Tra le riforme più importanti vi è stata l'approvazione nel 1970 dello Statuto dei lavoratori che ha introdotto per legge le rappresentanze sindacali aziendali e l'assemblea dei lavoratori, e ha sancito il diritto alla presenza del sindacato in fabbrica, vietando l'attività antisindacale.

Il tema della salute in fabbrica

E' solo dagli inizi degli anni '70 che si è imposto all' attenzione pubblica il tema della nocività della fabbrica. Il 2 dicembre 1971 si verificò una perdita di fosgene da un impianto del Petrolchimico, provocando l'intossicazione di un elevato numero di operai. A questa, seguirono altre fughe di gas, tanto che nel 1973 l'Ispettorato del lavoro di Mestre impose l'obbligo d'uso della maschera per tutti i lavoratori di Porto Marghera.
Nel 1972 venne eletta la Commissione ambiente in seno al Consiglio di fabbrica del Petrolchimico; nel 1973 sono stati indetti i primi scioperi per la contrattazione degli investimenti sul risanamento degli impianti e nel 1975 i sindacati hanno aperto le prime vertenze sulla manutenzione degli impianti nell'area chimica.
Il 9 gennaio 1976 venne firmato un accordo che conteneva l'avvio di una manutenzione preventiva e programmata degli impianti e dei miglioramenti nell'ambiente di lavoro, nelle procedure di degasaggio e scarico delle autoclavi, nell'automazione dei procedimenti di infustaggio del Pvc (cloruro di vinile polimero), nei sistemi di rilevamento delle sostanze nocive nell'aria (da ZAZZARA G., *Il Petrolchimico*).
La fase di crisi, che è iniziata nel 1973 a seguito dell'enorme aumento del costo del petrolio e ha provocato la chiusura e la ristrutturazione di molte industrie, ha portato in primo piano il problema della disoccupazione. Gli interventi per la sicurezza all'interno della fabbrica sono stati in molti casi accantonati o sospesi. Mentre all'esterno della fabbrica si diffondeva una nuova sensibilità ambientalista, all'interno della fabbrica era sempre più forte il timore, anche da parte degli operai e degli stessi sindacati, che maggiori spese per la manutenzione e la sicurezza degli impianti mettessero a repentaglio l' occupazione e i posti di lavoro.

Dagli anni Ottanta ad oggi

La crisi e la trasformazione

A partire dalla 1976 si è aperta una fase di crisi strutturale che ha investito Porto Marghera, come gran parte dei centri industriali del nostro paese e a tutt'oggi non risolta: sono cessati i piani di investimento che avevano caratterizzato i decenni precedenti e molte produzioni sono state chiuse, con ricadute drammatiche sull'occupazione. Tra le cause di tale crisi, riguardanti non solo Porto Marghera ma l'intero sistema industriale italiano ed europeo, vi sono l'invecchiamento dei processi produttivi, l'introduzione di nuove tecnologie, l'irrompere di nuovi concorrenti, il cambiamento della domanda di prodotti e servizi, l'aumento dei costi di produzione e di manutenzione degli impianti.
Alla chiusura o al ridimensionamento di molte fabbriche si è affiancato un complesso processo di ristrutturazione e trasformazione dell'area che è ancora faticosamente in corso. Sia in ambito portuale, sia nel quartiere urbano, sono sorte, a

fianco degli stabilimenti industriali, una serie di servizi alle imprese e alla popolazione che hanno mutano la natura e le caratteristiche del lavoro.

L'occupazione: l'avanzata del terziario

Alla perdita di posti di lavoro nell'industria ha fatto da parziale contrappeso, un aumento di occupazione del settore terziario. Oggi (dati Ente Zona Industriale 2011) solo il 36 per cento degli occupati a Porto Marghera lavora nei settori industriali 'tradizionali' (meccanico e chimico) e in tali settori si registrano anche le perdite occupazionali più consistenti (da Osservatorio Porto Marghera, Autorità Portuale. Comune di Venezia, Ente zona Industriale Porto Marghera). Gli ambiti di maggior impiego sono i servizi, la logistica, i trasporti. Prevalgono le aziende di piccole dimensioni, fino ai 50 addetti. Una sola azienda supera i 500 addetti: Fincantieri.

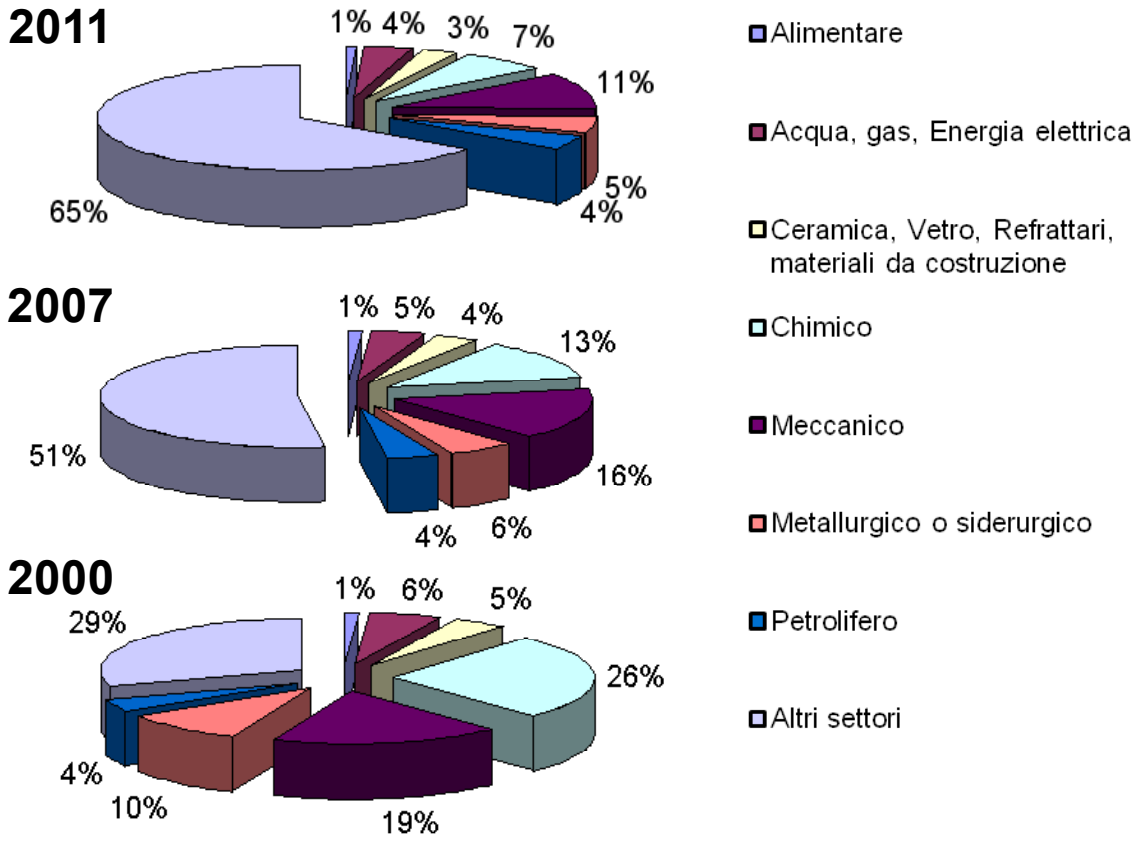
ANNO	AZIENDE	ADDETTI
1920	11	
1925	33	3.440
1930	73	5.100
1935	84	10.120
1940	95	17.300
1945	103	15.700
1950	128	22.500
1955	172	25.300
1960	194	30.200
1965	229	32.980
1970	227	31.000
1975	228	30.680
1980	235	29.000
1985	260	23.000
1990	303	18.814

ANNO	AZIENDE	ADDETTI
1998	298	12.958
1999	296	12.898
2000	289	12.727
2001	322	13.274
2002	313	12.821
2003	309	12.075
2004	306	11.877
2005	347	12.404
2006	361	13.272
2007	695	14.708
2008	746	14.190
2009	758	13.750
2010	728	13.198
2011	690	11.391
2012	690	11.526
2013	953	11.117

Occupazione a Porto Marghera dal 1920 al 2013 (elaborazione di Ente zona Industriale su dati forniti dalle aziende ed E.R.F.)

	1965	2005	2006	2007	2011
Alimentare	419 (1%)	543 (4%)	579 (4%)	674 (4%)	126 (1%)
Acqua gas energia elettrica	1088 (3%)	1543 (1%)	128 (0,9%)	154 (1%)	428 (3%)
Ceramica vetro refrattari edili materiali da costruzione	2595 (7%)	697 (5%)	686 (5%)	537 (3%)	258 (2,26)
Chimico	14233 (43%)	2184 (17%)	1954 (14%)	1842 (12%)	765 (6%)
Meccanico	4645 (14%)	2068 (16%)	2143 (16%)	2384 (16%)	1420 (12%)
Metallurgico e siderurgico	6487 (19%)	962 (7%)	92 (6%)	836 (5%)	586 (5%)
Petrolifero	1460 (4%)	578 (4%)	559 (4%)	583 (3%)	491 (4%)
Altri settori	1963 (5%)	5219 (42%)	6302 (47%)	7686 (52%)	7317 (64%)
TOTALE	32890 (100%)	12404 (100%)	13272 (100%)	14708 (100%)	11391 (100%)

Occupazione a Porto Marghera per settore di attività (da Osservatorio Porto Marghera, Autorità Portuale. Comune di Venezia, Ente zona Industriale Porto Marghera)



La fine del modello fordista-taylorista

Nei settori industriali tradizionali si è verificata una profonda trasformazione dei processi produttivi; sono cioè pienamente maturate le condizioni per il passaggio dal modello fordista-taylorista basato sull' organizzazione 'scientifica' del lavoro e sulla produzione di massa, al modello post-fordista della nuova fabbrica integrata e flessibile. Questo nuovo modello si fonda su tre principali caratteristiche.
La prima consiste nel decentramento produttivo in quanto l'azienda non produce più al suo interno l'intero prodotto (la grande fabbrica), ma disloca, decentra le diverse componenti a imprese minori, generalmente poste in luoghi ove i salari sono più bassi e minori sono diritti e le tutele ambientali, o ad imprese esterne in appalto dove la manodopera, spesso di origine extracomunitaria è precaria e priva di qualsiasi tutela. Ciò è stato possibile grazie allo sviluppo della telematica che consente la veloce comunicazione tra direzioni aziendali e luoghi in cui le diverse fasi della produzione sono dislocate.
La seconda risiede nella flessibilità in quanto la produzione si adegua in tempi velocissimi alla domanda del mercato e ai gusti dei consumatori (laddove invece il modello fordista produceva prodotti in serie per il consumo di massa).
La terza caratteristica consiste nell'organizzazione del lavoro per piccoli gruppi autonomi che ha posto fine alla struttura gerarchizzata della grande fabbrica nella quale la gran parte dei lavoratori realizzava solo e precisamente alcune operazioni semplici e ripetitive. Nella nuova organizzazione del lavoro queste ultime vengono automatizzate o affidate all'esterno, mentre agli addetti (perlopiù tecnici specializzati) viene affidato il controllo della qualità del prodotto.

Un caso emblematico: Fincantieri

Il maggiore insediamento di Porto Marghera è oggi Fincantieri, un grande cantiere navale, attualmente rivolto alla sola realizzazione di navi passeggeri. E' presente a Porto Marghera dal 1917 con la denominazione di Cantieri Breda ed aveva avuto il suo momento di massima espansione durante la seconda guerra mondiale con la produzione delle navi militari. Negli anni Cinquanta, in seguito alla riconversione post-bellica, Breda era entrato in una lunga fase di crisi, che aveva provocato massicci licenziamenti. In seguito a tale crisi, i cantieri sono passati a più riprese in mano pubblica e dal 1978 Breda è entrata interamente a far parte del gruuppo IRI..
Dal 1984 tutte le società di costruzioni navali operanti in Italia sono state fuse nella Fincantieri (attuale denominazione del cantiere).
Oggi Fincantieri è una realtà industriale che, proprio per il suo lungo radicamento a Porto Marghera, meglio ci può spiegare come siano cambiati i processi produttivi, l'organizzazione e i rapporti di lavoro .
In Fincantieri il modello fordista taylorista è stato introdotto più tardi rispetto ad altre realtà industriali (da MEROTTO G., SACCHETTO D., ZANIN V., *Fincantieri*). . Fino alla prima metà degli anni Settanta, infatti, le mansioni operaie presentavano ancora un forte carattere artigianale e manuale poiché non vi erano macchinari particolarmente avanzati dal punto di vista tecnologico. Ogni mansione necessitava di conoscenze estese che andavano dalla capacità di lettura e interpretazione del disegno navale alla conoscenza delle caratteristiche dei materiali utilizzati e delle

sequenze lavorative. Ogni pezzo era montato direttamente sullo scafo sul quale venivano portate le lamiere sciolte e pertanto il lavoro era lungo e con caratteri artigianali molto evidenti.
Il cantiere si occupava dell'intero ciclo della commessa: dalla progettazione di base a quella di dettaglio e dagli acquisti alla consegna della nave. Tutto si svolgeva a Porto Marghera. Le maestranze del cantiere provvedevano non solo alla costruzione dello scafo ma anche a quella delle sovrastrutture della nave (condotte d'aria e della ventilazione forzata), operazioni oggi affidate alle ditte in appalto.
Nel 1973 l'azienda aveva deciso di avviare una profonda ristrutturazione e potenziamento impiantistico per produrre navi di grandi dimensioni per carichi di materie prime). Vennero pertanto costruite nuove officine, un grande bacino, nuove gru; il lavoro venne radicalmente riorganizzato. Si passò ad un diverso sistema di organizzazione del lavoro, basato su una applicazione del modello taylorista alla cantieristica, in base al quale produrre in serie navi relativamente simili, costruite con il sistema della catena di montaggio. Per risparmiare tempo si cercavano di ridurre tutte le operazioni di lavorazione delle lamiere su superfici piane. La nave veniva progettata minuziosamente in anticipo, smontandola come in un puzzle all'inverso per essere rimontata in officina. Mentre in precedenza le diverse parti della nave venivano montate direttamente nello scafo, con l'introduzione del modello giapponese fordista i diversi blocchi venivano preparati in officina di pre-allestimento.
E' stata introdotta una nuova modalità di lavoro: il cottimo. Un ufficio assegnava i lavori previa valutazione dei tempi; se l'operaio eseguiva i lavori assegnati in tempi minori rispetto a quelli previsti era prevista una gratifica salariale.
Oggi Fincantieri gestisce solo le fasi che riguardano la realizzazione dello scafo, che viene distribuita in più centri ognuno dei quali si occupa di fase diverse.
E' mutata la composizione, la professionalità e la provenienza della forza lavoro presente all'interno del cantiere.
L'introduzione dell'informatizzazione e della robotica ha spinto l'azienda a creare nuove figure professionali: quelle dei controllori, ossia gli addetti al controllo delle macchine o al controllo della produzione delle imprese in appalto.
Gran parte invece delle mansioni che riguardano la costruzione dello scafo e soprattutto l'allestimento della nave sono affidate a ditte in appalto o subappalto, i cui lavoratori formalmente non dipendono dall'azienda principale.
Tali aziende in appalto o subappalto si occupano del montaggio dei pezzi acquistati all'esterno (ad esempio impianti radar, impianti di condizionamento) o di altre lavorazioni (pitture, coibentazioni, pavimentazioni).
Disponiamo di dati che, sebbene non recentissimi (1998), ci possono dare le dimensioni del numero di imprese in appalto a Fincantieri. Si tratta di oltre 500 ditte, per un numero di lavoratori pari a circa 4481; il 31 per cento di questi, sono dipendenti diretti di Fincantieri (1400 lavoratori), mentre il 24 per cento lavora per ditte in appalto (1074 lavoratori) e il 44 per cento per ditte in subappalto (2007 lavoratori).
Le condizioni di lavoro (orari, stipendi, sindacalizzazione) variano a seconda che si tratti di lavoratori dipendenti diretti di Fincantieri, di lavoratori di ditte in appalto o

da lavoratori di ditte in subappalto. Queste ultime infatti forniscono lavoro in modo instabile, a seconda delle esigenze del cantiere e della possibilità di acquisire le commesse. Si tratta di imprese che utilizzano perlopiù manodopera immigrata (meridionali e stranieri) con contratti stagionali o a termine. La precisa e rigida tempistica di consegna delle commesse imposta da Fincantieri richiede alla forza lavoro la disponibilità costante a variare quotidianamente i tempi di lavoro anche ben oltre i limiti di orario stabiliti per legge.

In siffatta organizzazione il ruolo delle rappresentanze sindacali tradizionali è estremamente ridotto a causa della crescente segmentazione e frammentazione dei processi lavorativi e della condizione dei lavoratori. Le organizzazioni sindacali si trovano ad agire all'interno di una realtà fortemente differenziata dal punto di vista professionale e contrattuale.

Nel cantiere convivono lavoratori (quelli dipendenti da Fincantieri o dalla storiche ditte in appalto) con un attaccamento alla fabbrica e con un forte livello di sindacalizzazione e lavoratori (quelli delle ditte di nuova costituzione o delle ditte in subappalto) per i quali il sindacato è poco presente e le tutele lavorative assai ridotte. I lavoratori di queste ditte, che costituiscono la maggioranza di coloro che lavorano entro il cantiere, sono costretti a contrattare le proprie condizioni di lavoro e di salario individualmente e pertanto sono sottoposti ad un forte potere di ricatto e coercizione da parte del datore di lavoro.

5.

BIBLIOGRAFIA E MATERIALI

Storia di Porto Marghera

Opere generali

· CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEL LAVORO, Struttura dei monopoli industriali in Italia, Roma, Progresso 1949.
· TONIOLO G., Cento anni di economia portuale a Venezia, in «Coses informazioni», 3 (1972).
· DORIGO W., Una legge contro Venezia. Natura, storia, interessi nella questione della città e della laguna, Roma, Officina ed. 1973.
· LANARO S., Genealogia di un modello, in LANARO S. (a cura di), Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. Il Veneto, Torino, Einaudi 1984, pp. 5-96.
· ROVERATO G., La terza regione industriale, in LANARO S. (a cura di) Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi: Il Veneto, Torino, Einaudi 1984.
· MANCUSO F., Dal porto alla grande industria. Venezia e Porto Marghera, in Archeologia industriale nel Veneto, Id. (a cura di), Cinisiello Balsamo, Giunta regionale del Veneto 1990.
· PETRI R., La frontiera industriale: territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno, Milano, Franco Angeli 1990.
· ROVERATO G., L'industria nel Veneto: storia economica di un caso regionale, Padova Esedra 1996.
· RESINI D., BULEGATO F., Venezia e il suo porto. Immagini, documenti e progetti per i vent'anni dell'ente portuale, Venezia, Marsilio 1999.
· FONTANA G.L. ROVERATO G., Processi di settorializzazione e di distrettualizzazione nei sistemi economici locali. Il caso veneto, in AMATORI F. COLLI A. (a cura di), Comunità di imprese. Sistemi locali in Italia tra Ottocento e Novecento, Bologna, Il Mulino 2001.
· FONTANA G. L., L'economia, in ISNENGHI M., WOOLF S. J. (a cura di), Storia di Venezia: L' Ottocento e il Novecento, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana 2002, vol. 2, pp. 1439-1483.
· PETRI R., Storia economica d'Italia. Dalla Grande Guerra al miracolo economico (1918-1963), Bologna, Il Mulino 2002.
· BARIZZA S., Marghera 1938-1955, s.l., Alcione 2003.
· GALLINO L., La scomparsa dell'Italia industriale, Torino, Einaudi 2003.
· BARIZZA S., RESINI D. (a cura di), Portomarghera. Il Novecento industriale a Venezia, Ponzano (Treviso), Vianello Libri 2004.
· ZANON G., Il Novecento industriale, in BARIZZA S., RESINI D. (a cura di), Portomarghera. Il Novecento industriale a Venezia, Ponzano (Treviso), Vianello Libri, 2004, pp. 19-26.
· BARBIANI E., SARTO G. (a cura di), Mestre Novecento. Il secolo breve della città di terraferma, Venezia, Marsilio 2007.
· ZANON G., Mestre Novecento: popolazione e lavoro, una lettura parziale, in BARBIANI E., SARTO G. (a cura di), Mestre Novecento. Il secolo breve della città di terraferma, Venezia, Marsilio 2007, pp. 79-100.
· PORCHIA F., Porto Marghera tra pubblico e privato, in «Patrimonio Industriale», 8 (2011), pp. 22-29.

Seconda metà dell'800

· Venezia, città industriale. Gli insediamenti produttivi del XIX Secolo, Venezia, Marsilio 1980.
· COSTANTINI M., Dal porto franco al porto industriale, in TENENTI A. TUCCI U. (a cura di), Storia di Venezia. Il mare, Roma, Istituto della Enciclopedia italiana 1991, pp. 879-914.
· ROMANELLI G., Venezia nell'Ottocento in ISNENGHI M., WOOLF S. J. (a cura di), Storia di Venezia: L'Ottocento e il Novecento, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana 2002, vol. 2, pp. 933-965.

Dal primo dopoguerra al ventennio fascista

· AGUSTONI A., Le industrie a Porto Marghera, in «Rivista Mensile della Città di Venezia», 12 (1928).
· COEN CAGLI E., Porto Marghera, in «Annali della R. Scuola d'Ingegneria di Padova», 4 (1927).
· VOLPI G., Porto Marghera, Venezia, Le Tre Venezie 1932.
· ASSOCIAZIONE DEGLI INDUSTRIALI (a cura di), Giuseppe Volpi. Ricordi e testimonianze a cura dell' nel 40 anniversario di Porto Marghera e del Rotary club di Venezia nel 35. anniversario della sua fondazione, Venezia, Tipografia Ferrari 1959.
· REBERSCHAK M., L'industrializzazione di Venezia (1855-1918), in GASPARRI S., LEVI G., MORO P. (a cura di), Venezia. Itinerari per la storia della città, Bologna, Il Mulino 1977, pp. 369-404.
· NAPPI A. F., Storia di Marghera. Da periferia a città, Marghera (Venezia), Centro sportivo culturale 1994.
· ROMANO S., Giuseppe Volpi. Industria e finanza tra Giolitti e Mussolini, Venezia, Marsilio 1997.
· REBERSCHAK M., Gli uomini capitali: il gruppo veneziano (Volpi, Cini e gli altri) in ISNENGHI M., WOOLF S. J. (a cura di), Storia di Venezia: L' Ottocento e il Novecento, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana 2002, vol. 3, pp. 1255-1310.
· REBERSCHAK M., Filippo Grimani e la "Nuova Venezia in ISNENGHI M., WOOLF S. J. (a cura di), Storia di Venezia: L' Ottocento e il Novecento, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana 2002, vol. 1, pp. 323-349.

Tra le due guerre mondiali

· PELI S., Le concentrazioni finanziarie industriali nell'economia di guerra: il caso di Porto Marghera, in «Studi Storici», 1 (1975).
· BIANCHI B., L'economia di guerra a Porto Marghera: produzione, occupazione, lavoro 1935-1945, in PALADINI G., REBERSCHAK M. (a cura di), La Resistenza nel Veneziano, Venezia, Istituto veneto per la storia della Resistenza 1984.
· PALADINI G., REBERSCHAK M. (a cura di), La Resistenza nel Veneziano, Venezia, Istituto veneto per la storia della Resistenza 1984.
· PETRI R., Strategie monopolistiche e "Veneto industriale". Porto Marghera alla vigilia della seconda guerra mondiale, in «Venetica», 2 (1984), pp. 5-39.
· PETRI R., La zona industriale di Marghera 1919-1939. Un'analisi quantitativa dello sviluppo tra le due guerre, Venezia, Centro tedesco di studi veneziani 1985.
· PETRI R., Un laboratorio di nuova tecnologia: il polo industriale di Marghera prima e durante la seconda guerra mondiale, in «Annali di Storia dell'impresa» 4, Milano, Franco Angeli 1989, pp. 131-180.

· PETRI R., Innovazioni tecnologiche tra uso bellico e mercato civile, in ZAMAGNI (a cura di), Come perdere la guerra e vincere la pace, Bologna, Il Mulino 1997.
· PETRI R., Fra le due guerre, in BARIZZA S., RESINI D. (a cura di), Portomarghera. Il Novecento industriale a Venezia, Ponzano (Treviso), Vianello Libri 2004, pp. 35-38.
· BARIZZA S., Bombe a Porto Marghera, in BARIZZA S., RESINI D. (a cura di), Portomarghera. Il Novecento industriale a Venezia, Ponzano (Treviso), Vianello Libri 2004, pp. 41-43.

Il secondo dopoguerra

· REBERSCHAK M., L'economia, in FRANZINA E. (a cura di), Venezia, Roma Bari, Laterza 1986.
· REBERSCHAK M. (a cura di), Venezia nel secondo dopoguerra, Padova, Il Poligrafo 1993.
· PIETRAGNOLI L., REBERSCHACK M., Dalla Ricostruzione al 'problema' di Venezia in ISNENGHI M., WOOLF S. J. (a cura di), Storia di Venezia: L' Ottocento e il Novecento, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana 2002, vol. 3, pp. 2225-2277.
· VEDOVETTO M. (a cura di), Breda, marzo 1950. L'intervento del sindaco Giobatta Gianquinto. Le cronache di Gianni Rodari, Venezia, Cetid 2005 (Quaderni di StoriAmestre, 1).
· PAGNIN F., Portomarghera: sindacato e Partito comunista negli anni '50, Venezia Centro internazionale della Grafica di Venezia 2006.
· FAVARO O., Un cardellino in gabbia. Fabbrica e lavoro nei primi anni Cinquanta a Porto Marghera, Venezia, Cetid 2008 (Quaderni di StoriAmestre, 8).

Oggi

· Ragioniamo sul futuro industriale di Porto Marghera all'interno dell'economia veneta. Un dibattito aperto fra sindacato, istituzioni, forze politiche e imprenditoriali pubbliche e private, Atti del convegno a cura di Fiom –Filcea –CGIL, Mestre Motel Agip, 22 febbraio [post 1985].
· Il polo chimico di Porto Marghera. Tra riqualificazione industriale e tutela dell'ambiente, Atti del convegno (Mestre, 6 maggio 1988), s.l. 1988.
· CO.S.E.S. - COMUNE DI VENEZIA (a cura di), Porto Marghera proposte per un futuro possibile: la ricerca e il convegno, Milano, Franco Angeli 1990.
· MEROTTO G., SACCHETTO D., ZANIN V., Fincantieri fabbrica globale e territorio: rapporto di ricerca: Venezia, 21 dicembre 1998, Mestre, Osservatorio politiche sociali e del volontariato 2000.
· BRUNELLO P., CASELLATO A., CERASI L., Porto Marghera. Gli ultimi fuochi, in «Venetica. Rivista di storia contemporanea», 9 (2004), pp. 161-176.
· BENATELLI N., CANDIELLO A., FAVARATO G., Laboratorio Marghera tra Venezia e il Nord Est. La giurisprudenza ambientale, la partecipazione attiva dei cittadini, le bonifiche e le prospettive di sviluppo, Portoguruaro, Nuovadimensione 2006.
· CERASI L., Perdonare Marghera. La città del lavoro nella memoria post-industriale, Milano, Franco Angeli 2007.
· BARIZZA S. (a cura di), Marghera 2009. Dopo l'industrializzazione, Marghera, Comunicare & stampa 2009.
· OSSERVATORIO PORTO MARGHERA (AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA, COMUNE DI VENEZIA, ENTE DELLA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA), Indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area industria di Porto Marghera, 2012.

Approfondimento tematico sul lavoro

- UFFICIO PUBBLICITÀ VETROCOKE (a cura di), Vetrocoke, Cuneo 1950.
- CHINELLO C., Forze politiche e sviluppo capitalistico: Porto Marghera e Venezia, 1951-1973, Roma, Editori Riuniti 1975
- CHINELLO C., Porto Marghera : 1902-1926: alle origini del problema di Venezia, Venezia, Marsilio 1980.
- RAVANNE F., Migrazioni interne e mobilità della forza lavoro, in SAPELLI G. (a cura di), La classe operaia durante il fascismo, Milano, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli 1980.
- PIVA F., Il reclutamento della forza lavoro: paesaggi sociali e politica imprenditoriale, in PIVA F., TATTARA G. (a cura di), I primi operai di Marghera. Mercato, reclutamento, occupazione 1917 - 1940, Venezia, Marsilio 1983.
- PIVA F., TATTARA G. (a cura di), I primi operai di Marghera. Mercato, reclutamento, occupazione 1917 - 1940, Venezia, Marsilio 1983.
- CHINELLO C., Classe, Movimento, organizzazione, Le lotte operaie a Marghera/Venezia, i percorsi di una crisi. 1945-55, Milano, Franco Angeli 1984.
- GAVAGNIN G., Porto Marghera: storia di una crescita: l'evoluzione culturale del mondo del lavoro e dei quadri nel Petrolchimico, 1950-1988, Venezia, Marsilio 1988.
- PIVA F., Contadini in fabbrica: Marghera 1920-1945, Roma, Edizioni Lavoro 1991.
- CHINELLO C. (a cura di), Metalmeccanici. Vita, lavoro e sindacato in 126 interviste, Roma, Meta edizioni 2002.
- CHINELLO C., Storia operaia di Porto Marghera, in ISNENGHI M., WOOLF S. J. (a cura di), Storia di Venezia: L' Ottocento e il Novecento, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana 2002, vol. 3, pp. 2279-2323.
- CASELLATO A., La memoria debole dell'emigrazione operaia, in «Studi e ricerche di storia contemporanea», 59 (2003), Atti del convegno 'La memoria del lavoro', (Bergamo, 4-5 dicembre 2001)
- ROMANATO M., La memoria del lavoro. Le carte del Consiglio di fabbrica della Galileo Industrie ottiche (1947-2000), Padova, Annali del Centro studi Ettore Luccini 2003.
- CHINELLO C., Un barbaro veneziano: mezzo secolo da comunista, Padova, Il Poligrafo 2008.
- ZAZZARA G., Memoria operaia di Porto Marghera. Una ricerca in corso, in «Venetica», 18 (2008), pp. 63-91.

Studi su alcuni gruppi industriali

- La Società Montecatini ed il suo gruppo industriale, Milano, Società Montecatini 1935.
- VANNINI M., Le attività del Gruppo Montecatini nella zona di Porto Marghera, in ISTITUTO VENETO DI SCIENZE LETTERE ED ARTI, Atti del convegno per il retroterra veneziano - Mestre Marghera, Venezia 1956.
- UFFICIO INFORMAZIONI E STAMPA DELL'ILVA (a cura di), Ilva. Alti forni e acciaierie d'Italia, Genova 1959.
- MONTECATINI, Le produzioni del Gruppo Montecatini. Catalogo generale, Milano, Montecatini 1962.
- MONTECATINI, Il gruppo Montecatini a Venezia città industriale, Milano, Montecatini 1962.
- MONTEDISON, Fibre chimiche, Milano, Montedison 1973.

· AMATORI F., BEZZA B. (a cura di), Montecatini 1888-1966: capitoli di storia di una grande impresa, Bologna, Il Mulino 1990.
· SONZOGNO C., L'impero della chimica, Roma, Newton Compton 1990.
· MARCHI A. MARCHIONATTI R., Montedison 1966-1989. L'evoluzione di una grande impresa tra pubblico e privato, Milano, Franco Angeli 1992.
· PETRI R., REBERSCHAK M., La Sade di Giuseppe Volpi e la "Nuova Venezia Industriale" e la Sade e l'industria chimica e metallurgica tra crisi e autarchia, in L DE ROSA, G. GALASSO (a cura di) Storia dell'industria elettrica in Italia, Roma Bari, Laterza 1993, vol. 2, pp. 317-346 e vol. 3, pp. 751-780.
· SAPELLI G., La Edison di Giorgio Valerio, in CASTRONOVO V. (a cura di), Storia dell'industria elettrica in Italia. Dal Dopoguerra alla nazionalizzazione, 1945-1962, Laterza, Roma Bari1994, vol. 4.
· MEROTTO G., SACCHETTO D., ZANIN V., Fincantieri. Fabbrica globale e territorio. Rapporto di ricerca, Venezia 21 dicembre 1998, Mestre, Osservatorio Politiche sociali e del volontariato 2000.
· MOIOLI A., La frontiera della petrolchimica in Italia nel secondo dopoguerra, in PIZZORNI G.J. (a cura di) L'industria chimica italiana nel Novecento, Milano, Franco Angeli 2006.
· PIZZORNI G. J. (a cura di), L'industria chimica italiana nel Novecento, Milano, Franco Angeli 2006.
· ZAZZARA G., Il Petrolchimico, Padova, Il Poligrafo 2009.

Rapporto porto industriale - quartiere urbano

· EMMER E., Il quartiere urbano di Porto Marghera, il nuovo sobborgo giardino della città di Venezia, in «Rivista mensile della città di Venezia» (1922).
· ROMANELLI G., ROSSI G., Mestre. Storia, territorio, struttura della terraferma veneziana, Venezia, Arsenale 1977.
· MANCUSO F., La vicenda urbanistica, in Porto Marghera, le immagini e la storia 1900-1985, Torino, Musolini Editore 1985.
· BARIZZA S., Marghera. Il quartiere urbano, Trieste, Alcione 2000.
· MARIN A., Urbanistica e nuova viabilità in Terraferma, in ZUCCONI G. (a cura di), La Grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento, Venezia, Marsilio 2002, pp. 131-139.
· ZUCCONI G. (a cura di) , La Grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento, Venezia, Marsilio 2002.
· CALZOLAIO F., SCABORO G., Porto Marghera e la rete eco museale in CALZOLAIO F. (a cura di), Cattedrali dell'archeologia industriale costiera, Provincia di Venezia 2006, pp. 42-49.
· MANCUSO F., Venezia è una città. Come è stata costruita e come vive, Venezia, Corte del Fontego 2009.

Sul processo al Petrolchimico

· BORTOLOZZO G., L'erba ha voglia di vita. Autobiografia e storia politica tra laguna e Petrolchimico, Venezia Mestre, Associazione Gabriele Bortolozzo 1998.
· BETTIN G. (a cura di), PetrolKimico. Le voci e le storie di un crimine di pace, Milano, Baldini & Castoldi 1998.
· BENATELLI N., FAVARATO G., TREVISAN E., Processo a Marghera. L'inchiesta sul Petrolchimico. Il CVM e le morti degli operai. Storia di una tragedia umana e ambientale, Portogruaro, Nuova Dimensione 2002.

· BETTIN G., DIANESE M., Petrolkiller. In appendice i documenti segreti delle aziende chimiche, Milano, Feltrinelli 2002.
· FABBRI F., Porto Marghera e la laguna di Venezia. Vita, morte e miracoli, Greenpeace, Milano, Jaka Book 2003.
· CASSON F., La fabbrica dei veleni, Storie e segreti di Porto Marghera, Milano, Sperling e Kupfer 2007.

Nuovi approcci

· BRUNELLO P., BRUSÒ F. (a cura di), Registro delle memorie di S. Maria della Rana dal 1930 al 1960. Una fonte per la storia di Ca' Emiliani a Marghera, Venezia, Comune di Venezia 1997.
· PIETROIUSTI C., CALDURA R., Riserva artificiale (circuito narrativo, percorsi olfattivi, percorso sonoro a Porto Marghera, Mogliano Veneto, Arcari 2003.
· SACCAROLA A., Pensando Marghera. Il luogo e la memoria, il nostri futuro Viaggio in forma di interviste-racconto, Treviso, Alcione 2006.
· CALIA C., Porto Marghera, la legge non è uguale per tutti. Cronaca e fumetti, Ponte di Piave (Treviso), Becco giallo 2007.
· CERASI L., Perdonare Marghera. La città del lavoro nella memoria post-industriale, Milano Franco Angeli 2007 (interviste a pp. 121-190).

Rassegne fotografiche

· COSTANTINI P. (a cura di), Fotografia e trasformazioni nella città contemporanea, Catalogo della mostra Marghera, zona industriale Capannone Pilkington-SIV 15 giugno – 12 ottobre 1997, Milano, Charta 1997.
· MESCOLA S. (a cura di), Identificazione di un paesaggio. Venezia-Marghera. Fotografia e trasformazioni nella città contemporanea, Cinisello Balsamo (Milano), Silvana editoriale 1999.
· BETTIN G., VIO G., Venezia-Marghera-Mestre e ritorno: un viaggio quotidiano Venice-Marghera-Mestre and back : an everyday journey, Venezia, Marsilio 2005.
· Marghera e Porto Marghera. Dall'area urbana all'area industriale, Marghera (Venezia), Associazione culturale Marghera fotografia 2007.
· DALL'ARCHE G., MOLO K., Marghera, Vicenza, Terra Ferma 2007.
· Marghera Fotografia. Venticinque anni di immagini d'autore, 1983-2008, Marghera (Venezia), Associazione culturale Marghera fotografia, 2008.
· PASQUOTTO M., CALDURA R. (a cura di), All'ombra delle ciminiere. Visioni grafiche di Marghera (con elaborati di 68 studenti), Venezia, Accademia di Belle Arti di Venezia, s.d.

Materiali didattici

· COMUNE DI VENEZIA SERVIZI EDUCATIVi (a cura di), Itinerario attività produttive. La Grande industria, 1984.
· COMUNE DI VENEZIA SERVIZI EDUCATIVI (a cura di), Itinerario attività produttive. La grande industria, 1987.
· COMUNE DI VENEZIA SERVIZI EDUCATIVI (a cura di), Venezia: industria e territorio tra Ottocento e

Novecento, sd..
- COMUNE DI VENEZIA SERVIZI EDUCATIVI (a cura di), Itinerario attività produttive. La produzione delle merci. Per un approccio agli studi sociali dal punto di vista economico, 1989.
- DE LUIGI C., BIANCHI R., I luoghi del moderno a Venezia, Venezia, Itinerari Educativi del Comune di Venezia 2008.

Film, documentari e lavori teatrali

- OLMI E., Venezia città moderna, 1958.
- BONALDI P., Porto Marghera. Inganno letale, presentato alla Biennale Cinema 2002.
- PELLARIN M., Porto Marghera. Gli ultimi fuochi, 2004.
- PAOLINI M., Parlamento chimico. Storie di plastica (spettacolo sul processo al Petrolchimico), 2005.

Ulteriori indicazioni in C. MONTANARO, Mestre e Marghera nel cinema, in «Altrochemestre», 3 (1995).

Guide

- Le nuove vie di Porto Marghera. Itinerari guidati nell'area industriale, 2008-2009.
- RUBINI C., Sentieri nel tempo. Tre itinerari in un'altra Venezia, 2010.

Interviste

- PIVA F., Contadini in fabbrica: Marghera 1920-1945, Roma, Edizioni Lavoro 1991.
- CHINELLO C. (a cura di), Metalmeccanici. Vita, lavoro e sindacato in 126 interviste, Roma, Meta edizioni 2002 (allegato cd rom).
- ROMANATO M., La memoria del lavoro. Le carte del Consiglio di fabbrica della Galileo Industrie ottiche (1947-2000), Padova, Annali del Centro studi Ettore Luccini 2003.
- ISTITUTO VENEZIANO PER LA STORIA DELLA RESISTENZA E DELLA SOCIETÀ CONTEMPORANEA (IVESER), 900 Operaio. Fabbriche e lavoro a Porto Marghera (dvd) 2008.

Fonti narrative

In generale sul rapporto letteratura e industria cfr. BIGATTI G., LUPO G. (a cura di), Fabbrica di carta, Roma Bari, Laterza 2013.
- BETTIN G., Qualcosa che brucia, Milano, Gazanti 1989.
- BETTIN G., Giungla d'appalto, in Lavoro vivo, Roma, Alegre 2012, pp. 9-24.
- AMADI F., Gli dei se ne vanno, Firenze, Mauro Pagliai Editore 2013.

ISBN 978-88-96657-06-9